

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) (“STT” หรือ “บริษัท”) ชื่อเดิมชื่อ บริษัท ท่าเรือชายฝั่ง สหไทย จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2551 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มต้น 2.00 ล้านบาท โดยบริษัท สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) (“STS”) เพื่อดำเนินธุรกิจท่าเทียบเรือพาณิชย์ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนธุรกิจหลักของบริษัทใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่งคือ STS ในเวลานั้น ซึ่งมีปริมาณการนำเข้าและส่งออกเหล็กม้วนและท่อเหล็กรวมกันต่อปีมากกว่า 2 แสนตัน ซึ่งในขณะนั้นประสบปัญหาในการบริหารจัดการต้นทุนและการปฏิบัติงานทางด้านการบริหารจัดการการขนส่ง (logistics) เนื่องจากไม่มีท่าเรือและเครื่องมือที่เป็นของตนเอง จึงต้องจ่ายค่าบริการในอัตราที่ค่อนข้างสูง รวมไปถึงความไม่แน่นอนและความไม่ยืดหยุ่นของการทำงานที่ท่าเรือ ซึ่งส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นจากการบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงได้เริ่มเปิดให้บริการด้านโลจิสติกส์กับทาง STS เป็นต้นมา

ในช่วง 4 ปีแรกของการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ เน้นให้บริการแก่ STS และการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศทางน้ำ (เรือบาร์จ) ให้แก่ลูกค้าสายเรือเป็นหลัก จนในปี 2554 ทางบริษัทฯ ได้ตัดสินใจลงทุนซื้อเครนสำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์หน้าท่า (Gantry Crane) เพิ่มเติมเพื่อขยายศักยภาพในการให้บริการสำหรับเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศขนาดใหญ่หรือเรือฟีดเดอร์ (Container Feeder) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้บริษัทฯ เริ่มเป็นที่รู้จักในวงการ และต่อมาก็ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าต่างชาติ ในปี 2556 จึงได้ตัดสินใจเปลี่ยนแบรนด์ของ บริษัทใหม่เพื่อให้ครอบคลุมการให้บริการของท่าเรือสทไทย รวมทั้งมีความเป็นสากล และง่ายต่อการจดจำของกลุ่มลูกค้า ภายใต้ชื่อ บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด

ต่อมาในปี 2558 เนื่องจากปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือสทไทย มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด บริษัทฯ จึงได้ตัดสินใจจัดตั้งบริษัทร่วมทุนแห่งใหม่กับสายการเดินเรือ Mitsui O.S.K. Lines หรือ MOL ซึ่งเป็นสายการเดินเรือรายใหญ่สัญชาติญี่ปุ่น ภายใต้ชื่อ บริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด เพื่อขยายการลงทุนในธุรกิจท่าเรือสำหรับเรือบาร์จที่ใช้ในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศโดยเฉพาะ ซึ่งท่าเรือดังกล่าวได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มเปิดดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2559 ที่ผ่านมา โดยมีขีดความสามารถในการให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณปีละ 170,000 ทีอียู¹

และจากวิสัยทัศน์ในการมองเห็นถึงการพัฒนาของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งโอกาสในการเติบโตทางธุรกิจในแต่ละส่วนงานของบริษัทฯ จึงได้ขยายการลงทุนในแต่ละส่วนงานออกไปโดยจัดตั้งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทร่วม อันได้แก่

- บริษัทบางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด ดำเนินธุรกิจในการบริหารจัดการให้บริการเรือบาร์จในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางน้ำ โดยเป็นบริษัทร่วมทุนกับสายการเดินเรือ Mediterranean Shipping Company หรือ MSC ซึ่งเป็นสายการเดินเรือที่มีปริมาณการให้บริการตู้สินค้าคอนเทนเนอร์สูงสุดในระดับโลก โดยจัดตั้งในเดือนกันยายน 2559
- บริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด ดำเนินธุรกิจในการบริหารจัดการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ โดยจัดตั้งในเดือนมีนาคม 2560
- บริษัท บางกอก ทรัคกิ้ง เซอร์วิส จำกัด เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจขนส่งทางบก โดยจัดตั้งในเดือนพฤศจิกายน 2560

หมายเหตุ: ¹ TEU หรือ Twenty-foot equivalent unit เป็นหน่วยวัดสากลที่มีกนิยมนใช้ในการอธิบายขนาดความจุของเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์หรือลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่ง 1 TEU จะหมายถึงขนาดของตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานที่มีความยาว 20 ฟุต (6.1 เมตร) กว้าง 8 ฟุต (2.4 เมตร) สูง 8 ฟุต 6 นิ้ว (2.6 เมตร) จำนวน 1 ตู้

ท่าเรือของบริษัทฯ (“ท่าเรือสหไทย”) ตั้งอยู่บนถนนปู่เจ้าสมิงพราย อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งสามารถให้บริการเทียบท่าได้ทั้งเรือขนส่งตู้สินค้าระหว่างประเทศหรือเรือฟีดเดอร์ (Feeder) ขนาดไม่เกิน 1,000 ทีอียู และเรือขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศหรือเรือบาร์จ (Barge) โดยเส้นทางหลักที่ใช้ขนส่งระหว่างท่าเรือสหไทย และท่าเรือแหลมฉบัง มีขนาดท่าเทียบเรือ (Berth) กว้าง (Berth Length) รวมประมาณ 300 เมตร ความลึกร่องน้ำ (Draft) ประมาณ 8 เมตร โดยแบ่งเป็นท่าเทียบเรือสำหรับเรือฟีดเดอร์จำนวน 1 ท่า (หน้ากว้างประมาณ 170 เมตร) และท่าเทียบเรือสำหรับเรือท้องแบนหรือเรือบาร์จจำนวน 2 ท่า (หน้ากว้างประมาณท่าละ 65 เมตร) นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีบริการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อีก อันได้แก่ บริการซ่อมบำรุงและทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์ บริการนำสินค้าบรรจุเข้าหรือนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ บริการ Freight Forwarder บริการขนส่งสินค้าทางบกด้วยหัวลากรถ และคลังสินค้าให้บริการ

บริษัทฯ ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 โดยมีทุนจดทะเบียนจำนวน 230 ล้านบาท และทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 230 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 460 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท สำหรับปี 2560

วิสัยทัศน์

บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัทในเครือมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจเพื่อเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีนวัตกรรมที่สามารถตอบสนองปัญหาของลูกค้าได้อย่างครบวงจรในประเทศไทยที่ลูกค้าเลือกใช้เป็นอันดับแรก

พันธกิจ

กลุ่มบริษัทฯ มีพันธกิจในการดำเนินธุรกิจโดยแบ่งเป็น 4 ด้านดังนี้

ต่อลูกค้า

“สร้างคุณค่าให้แก่ลูกค้าด้วยโซลูชันที่ชาญฉลาดและการบริการที่ดีเยี่ยม”

ต่อพนักงาน

“มอบสภาพแวดล้อมในการทำงานและการเรียนรู้ที่เหมาะสมสำหรับคนของเรา รวมถึงโอกาสที่จะพัฒนาและก้าวหน้าในหน้าที่การงาน”

ต่อสังคม

“ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

ต่อผู้ถือหุ้น

“สร้างคุณค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นด้วยการเติบโตอย่างยั่งยืนและธรรมาภิบาลที่ดี”

เป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินงานของบริษัท

เป้าหมายในการดำเนินงานของบริษัท

เพื่อการขยายธุรกิจอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต บริษัทฯ จะยังคงค้นหาโอกาสในการขยายธุรกิจในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งมุ่งเน้นไปยังการขยายธุรกิจที่เกื้อหนุนกิจกรรมหลัก (complimentary) การขยายธุรกิจที่สามารถใช้โครงข่ายและทรัพยากรของธุรกิจในปัจจุบันได้ (network & resource utilization) และการขยายธุรกิจในอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาธุรกิจใดธุรกิจหนึ่งเป็นหลัก (related diversification) ซึ่งแนวทางการขยายธุรกิจทั้งสามแนวทางนั้นตั้งอยู่บนความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ (customer centric)

กลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัทฯ

1) กลยุทธ์ที่ตั้ง

ท่าเรือของบริษัทฯ คือท่าเรือสหไทย ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางการขนส่งสินค้าที่สามารถเชื่อมต่อกับโรงงานหรือโกดังสินค้าของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกได้ง่าย กล่าวคือ ที่ตั้งของท่าเรือสหไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านำเข้าไปยังใจกลางเมืองได้อย่างทั่วถึงด้วยระบบโครงข่ายการคมนาคมวงแหวนอุตสาหกรรม และสะพานภูมิพล ตลอดจนการเชื่อมต่อด้านตะวันตกและตะวันออกโดยทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์ ส่วนในด้านการส่งออกสามารถส่งออกสินค้าได้ทั้งทางบกและทางน้ำไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีระยะทางขนส่งทางถนนจากท่าเรือสหไทยไปยังท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 120 กิโลเมตร และทางน้ำมีระยะทางห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 88 กิโลเมตร ซึ่งช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในเส้นทางการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งเป็นเส้นเลือดในการหล่อเลี้ยงอุตสาหกรรมต่างๆ นอกจากนี้ท่าเรือ BBT ของกลุ่มบริษัทฯ ก็ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือสหไทยโดยมีระยะห่างจากท่าเรือสหไทยประมาณ 1.9 กิโลเมตร

2) กลยุทธ์การบริการ

บริษัทฯ มีการให้บริการท่าเรือเชิงพาณิชย์และบริการเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ที่ครบวงจรสำหรับทั้งผู้นำเข้าและส่งออก เช่น บริการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์และนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนการให้บริการทำเนียบศุลกากรและพื้นที่เขตปลอดอากรสำหรับผู้นำเข้าสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้าสามารถทำพิธีศุลกากรได้ที่ท่าเรือสหไทย นอกจากนี้บริษัทฯ การบริการที่มุ่งเน้นคำนึงถึงความสำเร็จในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก โดยการนำปัญหาของลูกค้ามาร่วมช่วยแก้ไขและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

3) กลยุทธ์การพัฒนานวัตกรรม

บริษัทฯ มีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในขั้นตอนการให้บริการ เพื่อเป็นการลดขั้นตอน และข้อผิดพลาดในการทำงาน และสร้างรวดเร็วในการให้บริการ อีกทั้งยังเป็นการช่วยลดต้นทุน และประหยัดพลังงานเพิ่มมากขึ้น เช่น ระบบการบริหารจัดการภายในท่าเรือ (Terminal Operating System : TOS), ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (ระบบ National Single Window : NSW), ระบบเครื่องเอ็กซเรย์ในการตรวจสอบสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

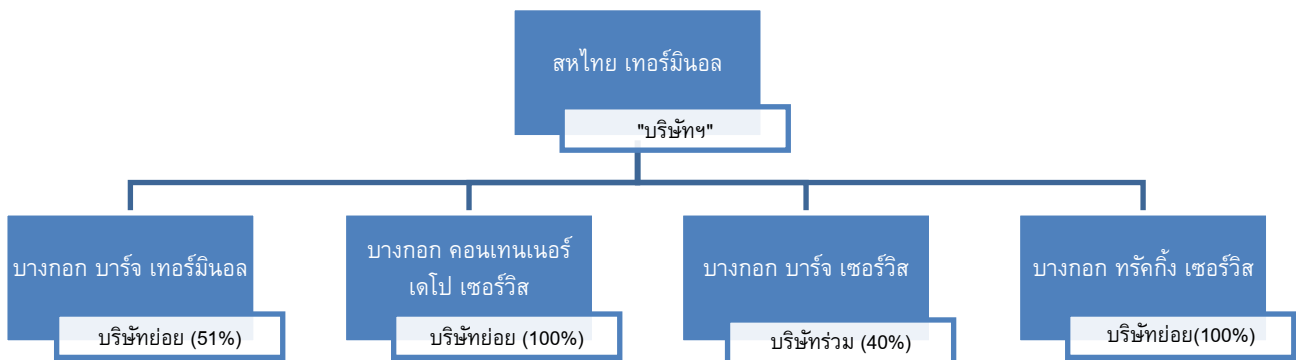
พัฒนาการสำคัญของบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา สรุปได้ดังนี้

เดือน ปี	รายละเอียด
มีนาคม 2551	บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2551 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาทภายใต้ชื่อ บริษัท ท่าเรือชายฝั่ง สหไทย จำกัด โดยมีสำนักงานจดทะเบียนตั้งอยู่ที่ เลขที่ 51/1 หมู่ที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลหญ้าแพรก อำเภอบางปะกง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อดำเนินธุรกิจท่าเทียบเรือพาณิชย์และบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัท สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ
มีนาคม 2553	บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 28.00 ล้านบาท จากทุนจดทะเบียนเดิม 2.00 ล้านบาท เป็น 30.00 ล้านบาท เพื่อลงทุนปรับปรุงท่าเทียบเรือรองรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

เดือน ปี	รายละเอียด
มีนาคม 2554	บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 30.00 ล้านบาท จากทุนจดทะเบียนเดิม 30.00 ล้านบาท เป็น 60.00 ล้านบาท เพื่อลงทุนเครื่องจักรประเภทเครนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
กุมภาพันธ์ 2556	บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จาก บริษัท ท่าเรือชายฝั่ง สหไทย จำกัด เป็นบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
ตุลาคม 2557	บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารงานคุณภาพ ISO 9001:2008 และระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO14001:2004 จาก Intertek ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐานโดย UKAS (United Kingdom Accreditation Service) สำหรับ "การให้บริการท่าเรือเนกประสงค์รวมถึงการบริหารจัดการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปสินค้า คลังสินค้า และการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ"
มีนาคม 2558	บริษัทฯ ได้จัดโครงการสร้างการถือหุ้นใหม่ โดยที่บริษัท สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ได้ขายหุ้นของบริษัทฯ ทั้งหมดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) ในราคาพาร์ที่ 100 บาทต่อหุ้น ซึ่งทำให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ สหไทย สตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) มาถือหุ้นในบริษัทฯ โดยตรงแทน มีผลให้สถานะของบริษัทฯ ไม่ใช่บริษัทย่อยของบริษัทฯ สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) อีกต่อไป
กรกฎาคม 2558	บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด ("BBT") เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 ด้วยทุนจดทะเบียน 175 ล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการท่าเทียบเรือบาร์จและให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำด้วยเรือบาร์จระหว่างท่าเรือ BBT และท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีที่อยู่จดทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ 8/8 หมู่ที่ 8 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยบริษัทฯ ลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดของ BBT ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 49 ลงทุนโดยบริษัท เอ็ม โอ แอล ไลน์สเนอร์ จำกัด (เป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทย) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของสายการเดินเรือ Mitsui O.S.K. Lines หรือ MOL ทั้งนี้ได้เรียกชำระค่าหุ้นร้อยละ 50 ของราคาตามมูลค่าหุ้นจาก ผู้ถือหุ้นรวม 87.5 ล้านบาท
ธันวาคม 2558	บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 50.00 ล้านบาท จากทุนจดทะเบียนเดิม 120.00 ล้านบาท เป็น 170.00 ล้านบาท เพื่อเตรียมเงินไปใช้ในการชำระค่าหุ้นใน BBT
มกราคม 2559	บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน เลขที่ 59-0101-0-00-1-0 สำหรับกิจการขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นเวลา 8 ปี เริ่มวันที่ 19 มกราคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 18 มกราคม 2567
มีนาคม 2559	BBT ได้เรียกชำระเงินค่าหุ้นอีกร้อยละ 25 ของราคาตามมูลค่าหุ้นจากผู้ถือหุ้นเป็นจำนวนเงินรวม 43.75 ล้านบาท
เมษายน 2559	บริษัทฯ ได้ลงทุนในธุรกิจการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot) เพื่อเป็นการขยายส่วนงานให้ครอบคลุมงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจตู้คอนเทนเนอร์
พฤษภาคม 2559	BBT ได้เรียกชำระเงินค่าหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 25 ของราคาตามมูลค่าหุ้นจากผู้ถือหุ้น เป็นจำนวนเงินรวม 43.75 ล้านบาท
กันยายน 2559	บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน 5 ล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการในการบริหารจัดการเรือบาร์จ โดยมีที่อยู่จดทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ 8/8 หมู่ที่ 8 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยบริษัทฯ ลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 40 ของหุ้นทั้งหมดของ BBS ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 60 ลงทุนโดย บริษัท โกลบอล ไทย ดีโป จำกัด ร้อยละ 30 และบริษัท South East Asia Medlog Logistics CO Pte. Ltd. ร้อยละ 30 (เป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์) ซึ่งทั้งสองบริษัทเป็นบริษัทในเครือของ Mediterranean Shipping Company หรือ MSC

เดือน ปี	รายละเอียด
ตุลาคม 2559	BBT ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับกิจการขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นเวลา 8 ปี
พฤศจิกายน 2559	บริษัทฯ ได้ลงทุนก่อสร้างขยายพื้นที่ลานบรรจุสินค้า เพื่อรองรับปริมาณการส่งออกสินค้าสำหรับผู้ส่งออกสินค้าที่ไม่มีพื้นที่หรือเครื่องมือในการบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์
มีนาคม 2560	บริษัทฯ ลงทุนจัดตั้ง บริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2560 ด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการให้บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ โดยมีที่อยู่จดทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ 51/1 หมู่ที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยบริษัทฯ ลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 100 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว
พฤษภาคม 2560	บริษัทฯ ได้ดำเนินการแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560
กรกฎาคม 2560	BBT ได้รับใบอนุญาตในการเป็น ICD (Inland Container Depot) ทางน้ำแห่งแรกในประเทศไทย
ตุลาคม 2560	ทำบันทึกข้อตกลงกับกรมศุลกากรในการติดตั้งระบบ Mobile X-Ray ของกรมศุลกากรในบริเวณท่าเรือสหไทย ซึ่งใช้ในกระบวนการตรวจสอบสินค้าที่อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ของกรมศุลกากร บริษัทฯ ลงทุนจัดตั้ง บริษัท บางกอก ทรัคกิ้ง เซอร์วิส จำกัด เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2560 ด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการให้บริการขนส่งทางบก โดยมีที่อยู่จดทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ 51/1 หมู่ที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยบริษัทฯ ลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 100 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว BBS ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับกิจการขนส่งทางเรือ ประเภท 7.3.3 จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นเวลา 8 ปี

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



บริษัทฯ มีบริษัทย่อยจำนวน 3 บริษัท (“บริษัทย่อย” หรือ “บริษัทในเครือ”) และเรียกรวมกับบริษัทฯ ว่า “บริษัทฯ และบริษัทย่อย”) บริษัทร่วม 1 บริษัท (“บริษัทร่วม” หรือ “บริษัทในเครือ”) โดยเรียกรวมกับบริษัทฯ และบริษัทย่อย ว่า “บริษัทฯ และบริษัทในเครือ” หรือ “กลุ่มบริษัทฯ” ซึ่งได้แก่

บริษัทย่อย

1. บริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด (“BBT”) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์สำหรับเรือชายฝั่งหรือเรือบาร์จ (Barge) (“ท่าเรือ BBT”) ซึ่งใช้ขนส่งสินค้าภายในประเทศระหว่างท่าเรือ BBT และท่าเรือแหลมฉบัง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นใน BBT ร้อยละ 51.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว โดยหุ้นส่วนที่เหลืออีก 49.00 ของทุนจดทะเบียน ถือโดยบริษัท เอ็ม โอ แอล โลจิสติกส์ จำกัด
2. บริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด (“BCDS”) ซึ่งจะดำเนินธุรกิจให้บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นใน BCDS ร้อยละ 100
3. บริษัท บางกอก ทรัคกิ้ง เซอร์วิส จำกัด (“BTS”) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งทางบก โดยบริษัทฯ ถือหุ้นใน BTS ร้อยละ 100

บริษัทร่วม

1. บริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด (“BBS”) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางน้ำ โดยเรือบาร์จ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นใน BBS ร้อยละ 40.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว โดยหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 60.00 ของทุนจดทะเบียนถือโดยบริษัท เซอร์วิส เอเชีย เมคส์ โลจิสติกส์ จำกัด ร้อยละ 30.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว และบริษัท โกลบอล ไทย ดีโป จำกัด ร้อยละ 30.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ซึ่งทั้งสองบริษัทเป็นบริษัทในเครือของ Mediterranean Shipping Company หรือ MSC

ปัจจุบัน การประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มธุรกิจหลัก ดังนี้

1. ธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ครบวงจร (Terminal Business Unit)
2. ธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางบก (In-land Transportation Business Unit)
3. ธุรกิจให้บริการพื้นที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้า (Rental Area and Warehouse Business Unit)
4. ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ (Other Service Business Unit)

โดยรายละเอียดของแต่ละธุรกิจสามารถพิจารณาได้จากหัวข้อที่ 2. เรื่อง ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ถือหุ้นรวมกันในบริษัทฯ เกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด² มี 2 กลุ่ม คือกลุ่มตระกูลครุจิตรและกลุ่มตระกูลรัตนศิริวิไล โดยกลุ่มบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่นี้

การแข่งขันทางธุรกิจ

กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ มีการประกอบธุรกิจอื่น โดยที่ไม่มีการประกอบธุรกิจที่เป็นธุรกิจซึ่งถือเป็นการแข่งขันกันกับธุรกิจหลักของบริษัทฯ และบริษัทในเครือ โดยบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร่วมกันกับบริษัทฯ และมีการประกอบธุรกิจที่คล้ายคลึงกับบริษัทฯ มีดังนี้

บริษัท	ความสัมพันธ์	ลักษณะธุรกิจ
บริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด	กลุ่มรัตนศิริวิไลเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า
บริษัท เค2 แหลมฉบัง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	กลุ่มรัตนศิริวิไลเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	โกดังสินค้าสำหรับจำหน่ายหรือให้เช่ากับธุรกิจอื่น

หมายเหตุ : ² ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ หมายถึง ผู้ถือหุ้นในผู้ออกหลักทรัพย์เกินกว่าร้อยละสิบของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ออกหลักทรัพย์

บริษัท	ความสัมพันธ์	ลักษณะธุรกิจ
บริษัท สหไทย พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	เป็นบริษัทย่อยของบริษัท สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีผู้ถือหุ้นสูงสุด (Ultimate Shareholder) คือกลุ่มรัตนศิริวิไล และกลุ่มครุจิตรเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	โกดังสินค้าสำหรับจำหน่ายหรือให้เช่า และให้บริการก่อสร้างโครงเหล็กเพื่อทำเป็นอาคาร โรงงาน
บริษัท เคอาร์ซี พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	เป็นบริษัทย่อยของบริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งมีผู้ถือหุ้นสูงสุด (Ultimate Shareholder) คือกลุ่มครุจิตรเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	กิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์
บริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด	กลุ่มครุจิตรเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	การเช่าและการดำเนินการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์

อย่างไรก็ตาม บริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด ให้บริการขนส่งสินค้าให้กับธุรกิจของกลุ่มรัตนศิริวิไลเท่านั้น โดยการขนส่งของบริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด เป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อเป็นหลัก ในขณะที่บริการขนส่งของบริษัทจะเป็นการให้บริการลากตู้คอนเทนเนอร์โดยรถหัวลาก จึงถือว่าไม่เป็นการแข่งขันกับธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อความโปร่งใสในการดำเนินงานและป้องกันการประกอบธุรกิจที่แข่งขันกัน บริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด จึงได้มีการทำหนังสือยืนยันไม่แข่งขันกับบริษัทฯ โดยตกลงจะไม่ดำเนินธุรกิจใดๆ ที่จะเป็นการแข่งขันกับบริษัทฯ ตลอดระยะเวลาที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ และ/หรือกรรมการ และ/หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด ยังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และ/หรือกรรมการ และ/หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

ในส่วนของบริษัท เค 2 แพลมบง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และ บริษัท สหไทย พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ทั้ง 2 บริษัทมีให้บริการเช่าโกดังสินค้าในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งอยู่คนละพื้นที่และอยู่ไกลกับโกดังเก็บสินค้าของบริษัทฯ ทั้งนี้ เนื่องจาก บริการโกดังเก็บสินค้าของบริษัทฯ เป็นบริการเสริมสำหรับสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่บริการท่าเทียบเรือของบริษัทฯ ดังนั้น โกดังเก็บสินค้าของบริษัทฯ จะอยู่ในบริเวณหรือบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือสหไทย จึงไม่ถือว่าธุรกิจของทั้ง 2 บริษัท เป็นธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ

บริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด ในปัจจุบันไม่ได้ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์แล้ว โดยปัจจุบันกิจกรรมทางธุรกิจหลักเหลือแต่การให้เช่าทรัพย์สิน ในส่วนของบริษัท เคอาร์ซี พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของบริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเพิ่งเริ่มจัดตั้งเมื่อเดือนกรกฎาคม 2559 ปัจจุบันยังไม่ได้ดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ

นอกจากนั้น บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นกลุ่มอื่นที่สามารถคานอำนาจผู้ถือหุ้นกลุ่มรัตนศิริวิไลและครุจิตรได้ อีกทั้งผู้ถือหุ้นกลุ่มรัตนศิริวิไลและผู้ถือหุ้นกลุ่มครุจิตรไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ดังนั้นผู้ถือหุ้นทั้ง 2 กลุ่มดังกล่าวจึงสามารถคานอำนาจกันเอง และบริษัทฯ มีการแต่งตั้งกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านจากจำนวนกรรมการทั้งหมด 9 ท่าน ซึ่งมีความรู้ความสามารถและมีความเป็นอิสระตามคุณสมบัติของสำนักงาน กสท. ในการถ่วงดุลอำนาจในคณะกรรมการบริษัทฯ

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทอื่นที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่เป็นกลุ่มเดียวกัน ในลักษณะของการซื้อขายสินค้า การให้บริการระหว่างกัน และการเช่าสินทรัพย์ระหว่างกัน เช่น การให้บริการท่าเทียบเรือและบริการขนส่งสินค้า การเช่าที่ดิน หรือการซื้อวัสดุก่อสร้าง โดยสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ใน ส่วนที่ 2. หัวข้อที่ 12. รายการระหว่างกัน

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้แยกตามประเภทธุรกิจ

กลุ่มบริษัท ประกอบธุรกิจหลักในการให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยกลุ่มบริษัท มุ่งหวังจะเป็นบริษัทที่สามารถให้บริการได้อย่างครบวงจรเพื่อแก้ปัญหาในทุกด้านให้แก่ลูกค้าที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (Logistics Solution Provider) ทั้งนี้ ธุรกิจของกลุ่มบริษัท ในปัจจุบันสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มธุรกิจ คือ

- 1) ธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ครบวงจร (Terminal Business Unit)
- 2) ธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางบก (In-land Transportation Business Unit)
- 3) ธุรกิจให้บริการพื้นที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้า (Rental Area and Warehouse Business Unit)
- 4) ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ (Other Service Business Unit)

บริษัท มีรายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ครบวงจร โดยมีรายได้ระหว่าง ปี 2558 ถึง 2560 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 75.98 - 85.28 ของรายได้รวมของบริษัท และมีรายได้จากการให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางบก การให้บริการพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้า และการให้บริการธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ประมาณร้อยละ 5.37 - 7.08 ร้อยละ 4.98 - 7.22 และร้อยละ 4.37 - 9.22 ของรายได้รวมของบริษัท ตามลำดับ

โดยโครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัท แยกตามประเภทธุรกิจสำหรับปี 2558 ถึงปี 2560 ได้ดังนี้

รายการ	ดำเนินการโดย	งบการเงินสำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่					
		31 ธันวาคม 2558		31 ธันวาคม 2559		31 ธันวาคม 2560	
		(งบการเงินรวม)		(งบการเงินรวม)		(งบการเงินรวม)	
		ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ครบวงจร	บริษัท, BBT, BBS	697.03	82.89	921.42	85.28	1,022.27	75.98
บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางบก	บริษัท, BTS	46.47	5.53	58.02	5.37	95.23	7.08
บริการพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้า	บริษัท	45.74	5.44	53.83	4.98	103.83	7.72
บริการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ¹	บริษัท, BCDS	51.64	6.14	47.22	4.37	124.01	9.22
รายได้จากการให้บริการ		840.88	100.00	1,080.48	100.00	1,345.33	100.00

หมายเหตุ : 1. บริการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ รวมถึง ค่าบริหารจัดการสำหรับการให้บริการดูแลสินค้าในโกดังสินค้าของลูกค้า รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ รายได้จากการให้บริการเป็นตัวแทนรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forward) เป็นต้น

2.2 ลักษณะของผลิตภัณฑ์และการให้บริการ

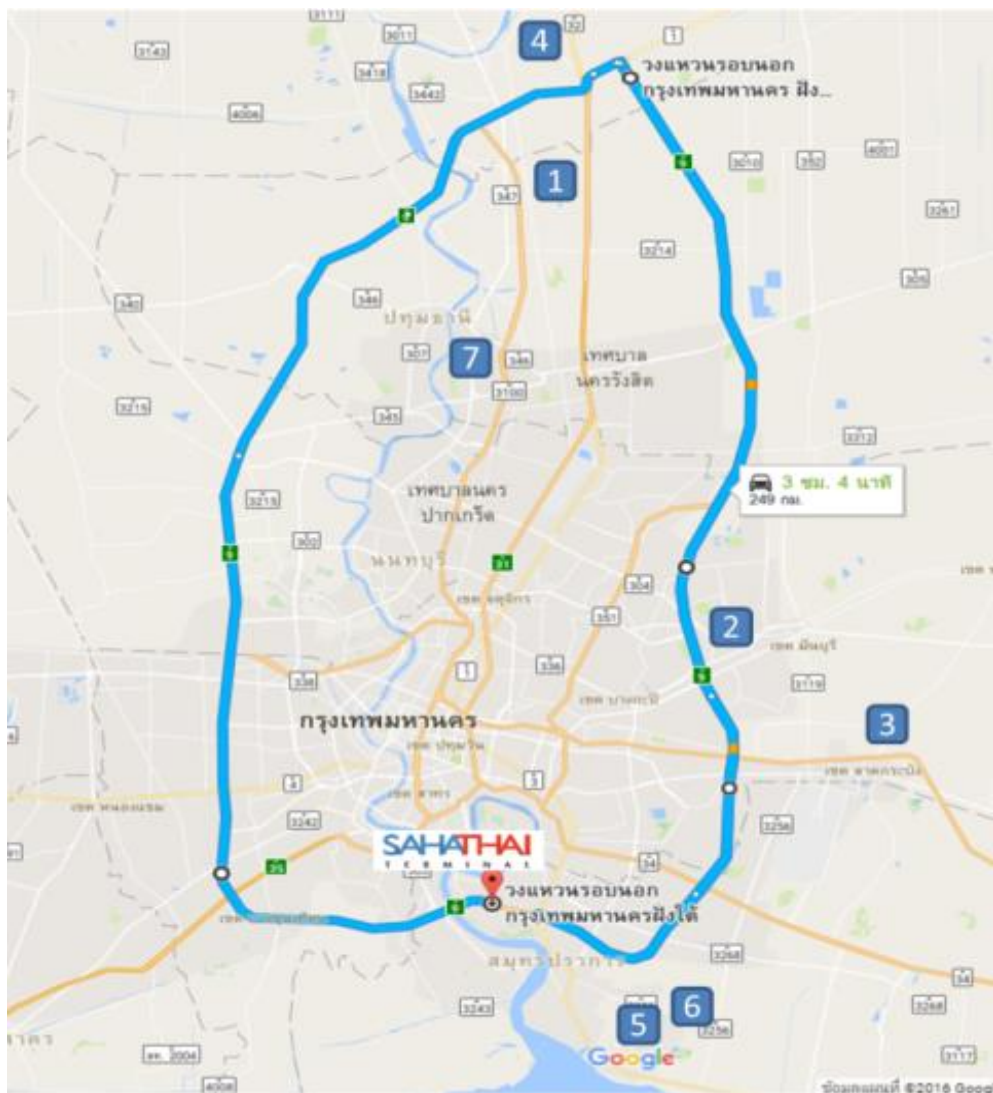
2.2.1 ธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ครบวงจร (Terminal Business Unit)

2.2.1.1 ลักษณะของบริการ

ท่าเทียบเรือของบริษัท ชื่อว่า ท่าเรือสทไทย ตั้งอยู่บนถนนปู่เจ้าสมิงพราย อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งตั้งอยู่ในทำเลที่มีความสะดวกในการขนส่งสินค้าของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในการขนส่งสินค้ามาที่ท่าเรือสทไทย เนื่องจากท่าเรือสทไทยอยู่ใกล้กับสะพานภูมิพล หรือ สะพานวงแหวนอุตสาหกรรมโดยมีระยะห่างจากท่าเรือสทไทย

เพียงประมาณ 400 เมตร โดยสะพานภูมิพลและถนนวงแหวนอุตสาหกรรมสามารถเชื่อมการขนส่งระหว่างถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ของ กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ อีกทั้งยังเป็นทำเลที่สะดวกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณรอบนอก กรุงเทพฯ และปริมณฑลมายังท่าเรือของบริษัทฯ ผ่านถนนสายหลักเช่น ถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตตอนเหนือของกรุงเทพฯ ปทุมธานี นนทบุรี และพระนครศรีอยุธยา เช่น 1. นิคมอุตสาหกรรมนวนคร 2. นิคมอุตสาหกรรมบางชัน 3. นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง 4. นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน 5. นิคมอุตสาหกรรมบางปู 6. นิคมอุตสาหกรรมบางพลี 7. นิคมอุตสาหกรรมบางกะดี

รูปภาพแสดงที่ตั้งท่าเรือของบริษัทฯ และเขตนิคมอุตสาหกรรมบริเวณถนนวงแหวน



ที่มา : ภาพแผนที่จาก Google Map

รูปภาพแสดงที่ตั้งท่าเรือของบริษัท และถนนสายหลักที่เชื่อมต่อโดยสะพานภูมิพล



ที่มา : บริษัท

การให้บริการของธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทย่อยดังนี้

- (1.) บริการเทียบเรือขนสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Terminal Handling Service)
- (2.) บริการบรรจุสินค้าเข้า/ถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS)
- (3.) บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot)
- (1.) บริการเทียบเรือขนสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Terminal Handling Service)

ท่าเรือสหไทยสามารถให้บริการเทียบท่าได้ทั้งสำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือเรือฟีดเดอร์ (Feeder) ขนาดประมาณ 1,000 ทีอียู³ และสำหรับเรือขนสินค้าชายฝั่งภายในประเทศหรือเรือบาร์จ (Barge) ขนาดประมาณ 40 - 240 ทีอียู ซึ่งใช้ขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือสหไทยและท่าเรือแหลมฉบัง โดยท่าเทียบเรือ (Berth) ของท่าเรือสหไทยมีหน้ากว้าง (Berth Length) รวมประมาณ 300 เมตร ความลึกร่องน้ำ (Draft) ประมาณ 8 เมตรจากระดับน้ำที่ลงต่ำสุดซึ่งเป็นระดับเดียวกับความลึกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยท่าเรือสหไทยแบ่งเป็นท่าเทียบเรือสำหรับเรือฟีดเดอร์ จำนวน 1 ท่า (หน้ากว้างประมาณ 170 เมตร) และท่าเทียบเรือบาร์จจำนวน 2 ท่า (หน้ากว้างประมาณท่าละ 65 เมตร) ซึ่งคาดว่ามีความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้รวมประมาณ 420,000 ทีอียูต่อปี นอกจากนี้ บริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท โดยบริษัท ถือหุ้นร้อยละ 51 ยังให้บริการท่าเทียบเรือบาร์จอีก 1 ท่า โดยเป็นท่าเรือบาร์จที่มีหน้ากว้างของท่าค่อนข้างยาวจึงสามารถให้บริการเรือบาร์จได้พร้อมกันครั้งละ 2 ลำ (หน้ากว้างรวม

หมายเหตุ : 1 TEU หรือ Twenty-foot equivalent unit เป็นหน่วยวัดสากลที่มักนิยมใช้ในการอธิบายขนาดของเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์หรือลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่ง 1 TEU จะหมายถึงขนาดของตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานที่มีความยาว 20 ฟุต (6.1 เมตร) กว้าง 8 ฟุต (2.4 เมตร) สูง 8 ฟุต 6 นิ้ว (2.6 เมตร) จำนวน 1 ตู้

ประมาณ 96 เมตร) โดยทำเทียบเรือดังกล่าวอยู่บริเวณทางลงของถนนวงแหวนอุตสาหกรรมฝั่งถนนปู่เจ้าสมิงพราย ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือของบริษัท ประมาณ 1.42 กิโลเมตร โดยทำเทียบเรือดังกล่าวเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2559 ซึ่งคาดว่าจะมีความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 170,000 ที่อยู่ต่อปี

รูปภาพแสดงภาพรวมท่าเรือของท่าเรือสหไทย



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

รูปภาพท่าเรือฟีดเดอร์ (ด้านซ้าย) และท่าเรือบาร์จ (ด้านขวา) ของท่าเรือสหไทย



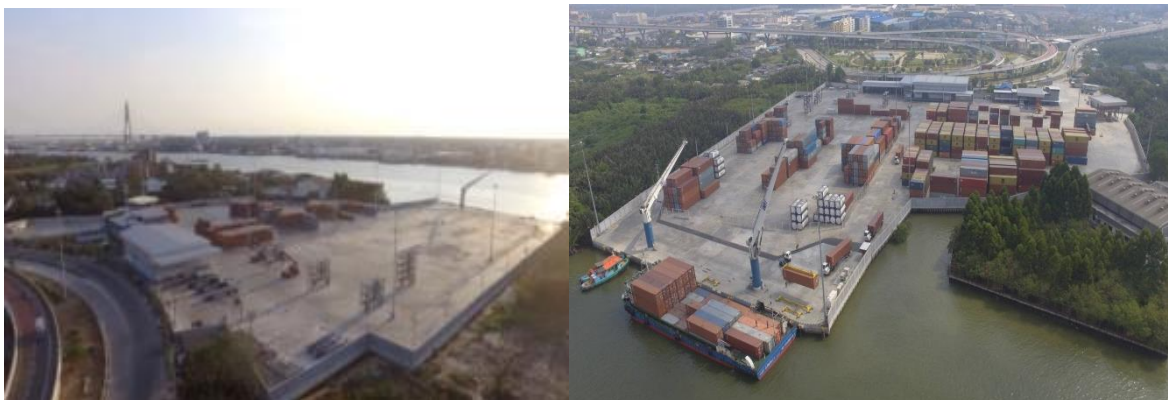
ที่มา : บริษัทฯ

รูปภาพแสดงภาพรวมท่าเรือของท่าเรือ BBT



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

รูปภาพแสดงท่าเรือบาร์จของ BBT



ที่มา : บริษัทฯ

ท่าเรือสหไทยให้บริการเทียบเรือสินค้าได้ทั้งเรือฟัดเดอร์ และเรือบาร์จ โดยเรือฟัดเดอร์ที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือสหไทยจะเป็นเรือฟัดเดอร์ขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มีขนาดเล็กที่สุดที่สามารถแล่นเข้ามาตามแม่น้ำเจ้าพระยาได้ ซึ่งมีข้อจำกัดของขนาดความกว้างและระดับความลึกของแม่น้ำ โดยเรือฟัดเดอร์ดังกล่าวมีขนาดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ไม่เกิน 1,000 ทีอียู โดยเรือฟัดเดอร์ดังกล่าวที่มาใช้บริการท่าเรือสหไทย จะมี 2 ประเภทคือ

- 1) เรือฟัดเดอร์ที่ขนส่งสินค้าไปยัง (มาจาก) ท่าเรือปลายทาง (ท่าเรือต้นทาง) (Destination Port / Origin Port) ที่อยู่ในประเทศใกล้เคียงกับประเทศไทยในเส้นทางการเดินเรือ Intra-Asia Route เช่น สิงคโปร์ ชองกง มาเลเซีย ญี่ปุ่น พม่า เป็นต้น
- 2) เรือฟัดเดอร์ที่ขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือสำหรับถ่ายลำ (Transshipment Port) เช่นท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือชองกง ซึ่งท่าเรือดังกล่าวเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ซึ่งใช้สำหรับรวบรวมตู้คอนเทนเนอร์จากบริเวณใกล้เคียง (Consolidation Port) เพื่อขนส่งต่อโดยเรือขนส่งระหว่างประเทศหลัก (Master Vessel) ซึ่งเป็นเรือขนส่งสินค้าสากลที่มีขนาดใหญ่ เช่น เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดพานาแมกซ์ (Panamax) ซึ่งสามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 5,000 - 10,000 ทีอียู หรือเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดซูเอซแมกซ์ (Suezmax) ซึ่งสามารถขนส่งตู้คอนเทน-

เนอร์ได้ประมาณ 10,000 - 15,000 ที่อยู่ บนเส้นทางเดินเรือสากลไปยังท่าเรือปลายทาง (Destination Port) ซึ่งอยู่ในทวีปอื่น โดยเรือฟีดเดอร์ที่มาให้บริการท่าเทียบเรือสหไทยจะเป็นบริการเดินเรือที่วิ่งตามเส้นทางประจำทางที่กำหนดไว้ของสายการเดินเรือสากลขนาดใหญ่ เช่น สายเรือเอ็มทีที ไลน์ (MTT Shipping Sdn. Bhd. Line) สายเรือ MYSC (Malaysia Shipping Corporation Line) สายเรือฮุนได (Hyundai Merchant Marine Line) สายเรือ ซิมไลน์ (ZIM Line) สายเรืออีเอ็มอาร์ไลน์ (Emirate Shipping Line) สายเรือโอโอซีแอลไลน์ (Oreint Overseas Container Line) เป็นต้น โดยสายการเดินเรือเหล่านี้จะมีการจองเวลาที่แน่นอนในการเข้ามาเทียบท่าเรือเป็นประจำทุกสัปดาห์สำหรับบริการเดินเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ประจำเส้นทาง ซึ่งมีกรุงเทพฯ เป็นจุดหมายหนึ่งในการรับส่งตู้คอนเทนเนอร์

รูปภาพเปรียบเทียบเรือฟีดเดอร์ (ด้านซ้าย) และเรือบาร์จ (ด้านขวา)



ที่มา : บริษัทฯ

ในส่วนของการบริการท่าเทียบเรือบาร์จของบริษัทฯ นั้น จะเป็นการขายบริการควบคุมการให้บริการขนส่งทางเรือบาร์จด้วย โดยบริษัทฯ จะขายบริการดังกล่าวแก่ลูกค้าในลักษณะการบริการขนส่งทางเรือบาร์จซึ่งมีการขนส่งระหว่างท่าเรือสหไทยและท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีทั้งเรือบาร์จที่ขึ้นตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกสินค้า ซึ่งจะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อถ่ายลำตู้คอนเทนเนอร์ไปขึ้นเรือฟีดเดอร์ขนาดใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อทำการขนส่งต่อโดยสายการเดินเรือระหว่างประเทศอื่นๆ ซึ่งมาจากรับตู้คอนเทนเนอร์ที่แหลมฉบังไปยังประเทศอื่นตามเส้นทางเดินเรือของแต่ละสายเรือ และเรือบาร์จที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้าสินค้า ซึ่งเป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งมาโดยเรือฟีดเดอร์ระหว่างประเทศมาลงที่ท่าเรือแหลมฉบังและขนส่งต่อโดยเรือบาร์จมายังท่าเรือของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะใช้การเช่าเหมาลำ (Charter) เรือบาร์จเป็นหลัก และมีเรือบาร์จบางส่วนเป็นของตัวเอง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารจัดการและประสิทธิภาพในการควบคุมต้นทุน และเสริมด้วยการซื้อพื้นที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือบาร์จ (Slot) เป็นรายครั้งในกรณีที่มีปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มากกว่าปกติ

ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2560 บริษัทฯ ได้โอนกิจกรรมการบริหารจัดการเรือบาร์จทั้งหมดให้แก่ BBS ซึ่งเป็นบริษัทร่วมลงทุนระหว่างบริษัทฯ และบริษัทในเครือของสายเดินเรือ MSC หรือ Mediterranean Shipping Company⁴ (บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40.00 และบริษัทในเครือ MSC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60.00) บริหารจัดการเกี่ยวกับเรือบาร์จทั้งที่เป็นของตัวเอง และการเช่าเหมาลำเรือบาร์จ รวมถึงบริหารกองเรือบาร์จทั้งหมด โดยเมื่อบริษัทฯ หรือ

หมายเหตุ: ⁴ ถือหุ้นผ่านบริษัท โกลบอล ไทย ดีโป จำกัด ร้อยละ 30.00 และบริษัท South East Asia Medlog Logistics Co Pte. Ltd. (จดทะเบียนในประเทศไทยสิงคโปร์) ร้อยละ 30.00

BBT ต้องการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ จะใช้วิธีการซื้อพื้นที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือบาร์จ (Slot) จาก BBS และเพื่อให้การใช้งานเรือบาร์จเกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Economic of Scale) ในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นบริษัทฯ จึงขายพื้นที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ (Slot) บนเรือบาร์จสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือใกล้เคียงกับท่าเรือของบริษัทฯ และท่าเรือใกล้เคียงอื่นๆ

ตู้สินค้าทุกตู้ที่เข้ามายังบริษัทฯ จะถูกบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดด้วยระบบบริหารจัดการท่าเรือ (Terminal Operating System หรือ "TOS") โดยระบบ TOS จะใช้สำหรับการบริหารจัดการ 2 ส่วนงานหลัก คือ 1.) งานบริหารจัดการเรือ ใช้ในการวางแผนการเข้า-ออกของเรือแต่ละลำ วางแผนการจัดวางตู้สินค้าบนเรือ บันทึกระยะเวลาการทำงานเรือแต่ละลำเพื่อวัดประสิทธิภาพการทำงาน 2.) งานบริหารจัดการลานวางตู้สินค้า ใช้ในการวางแผนการจัดวางตู้สินค้าล่วงหน้าโดยแยกตามประเภทตู้สินค้า บันทึกการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า การค้นหาตำแหน่งที่อยู่ของตู้สินค้าได้ตลอดเวลาแบบเรียลไทม์ (Realtime) บันทึกระยะเวลาฝากตู้สินค้า ควบคุมและติดตามการส่งมอบตู้สินค้าให้กับลูกค้าทุกรายในระยะเวลาที่บริษัทฯ กำหนด ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการพื้นที่ เวลา และลดค่าใช้จ่ายในการค้นหาตู้สินค้า รวมทั้งลดความผิดพลาดในการปฏิบัติงาน สร้างความพึงพอใจให้กับสายเรือและลูกค้า

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้บริการในอดีต 3 ปีย้อนหลังของปี 2558 - 2560 สำหรับท่าเรือของบริษัทฯ เป็นดังนี้

รายการ	สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่		
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ที่อียู	ที่อียู	ที่อียู
จำนวนตู้สินค้าที่ให้บริการ - ตู้ที่มีสินค้า	258,747	290,131	335,208
จำนวนตู้สินค้าที่ให้บริการ - ตู้เปล่า	40,048	35,663	34,954
รวม	298,795	325,794	370,162

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทฯ ให้บริการในอดีต 3 ปีย้อนหลังของปี 2558 - 2560 สำหรับการขายพื้นที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เหลืออยู่ในเรือบาร์จให้แก่ท่าเรือบริเวณใกล้เคียงเป็นดังนี้

รายการ	สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่		
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ที่อียู	ที่อียู	ที่อียู
จำนวนตู้สินค้าที่ให้บริการ - ตู้ที่มีสินค้า	-	65,342	74,135
จำนวนตู้สินค้าที่ให้บริการ - ตู้เปล่า	-	8,981	9,600
รวม	-	74,323	83,735

(2.) บริการบรรจุสินค้าเข้า/ถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS)

เป็นบริการสำหรับการรับสินค้าจากผู้ส่งออกสินค้า (Shipper) มาบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือของบริษัทฯ เพื่อเตรียมยกขึ้นเรือขนส่งสินค้าสำหรับผู้ส่งออกสินค้าที่ไม่มีฝ่ายบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เป็นของตนเอง โดยส่วนมากจะเป็นการให้บริการในลักษณะบรรจุสินค้าของผู้ส่งออกรายเดียวแบบเต็มตู้ (Full Container Load: FCL) สำหรับการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งออก โดยบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ส่งออกสินค้าหรือตัวแทนของผู้ส่งออก (Shipping)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีบริการสำหรับผู้นำเข้าสินค้า (Consignee) โดยเป็นบริการในการเปิดตู้คอนเทนเนอร์ที่นำมาส่งที่ทำเรือของบริษัทฯ เพื่อนำสินค้าออกมาจากตู้คอนเทนเนอร์เพื่อจัดเตรียมให้ผู้นำเข้ามารับสินค้า โดยมีทั้งการให้บริการเปิดตู้คอนเทนเนอร์สำหรับผู้นำเข้าสินค้ารายอื่นที่ขนส่งสินค้าของผู้นำเข้าสินค้าหลาย ๆ ราย (Consolidated Container) รวมกันอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ตู้เดียวกัน ซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Less than Container Load / LCL) ซึ่งจะมีสินค้าจากผู้นำเข้าสินค้ารายอื่นบรรจุรวมอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ด้วย โดยสินค้าจะถูกพักไว้ในโรงพักสินค้าเพื่อรอให้ผู้นำเข้าสินค้าแต่ละรายมารับสินค้า และบริการเปิดตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้าของผู้นำเข้าเพียงรายเดียว ซึ่งผู้นำเข้าจะมารับสินค้าโดยตรงจากตู้คอนเทนเนอร์ (Direct) โดยบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าบริการจาก ผู้นำเข้าหรือตัวแทนของผู้นำเข้า (Shipping)

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทฯ ให้บริการ CFS ในอดีต 3 ปีย้อนหลังของปี 2558 - 2560 เป็นดังนี้

รายการ	สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่		
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ที่อียู	ที่อียู	ที่อียู
บรรจุสินค้าเพื่อส่งออก (Stuffing)	33,783	38,850	33,668
นำสินค้านำเข้าออกจากตู้ (Unstuffing)	4,701	6,556	6,634
รวม	38,484	45,406	40,302

(3.) บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot)

เป็นการให้บริการล้างทำความสะอาดและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อนำกลับมาใช้ในการบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก ทั้งนี้ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าสามารถมาได้ 2 ทาง คือ

1. จากการรับคืนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากผู้นำเข้าสินค้า โดยเมื่อผู้นำเข้าสินค้ามารับตู้คอนเทนเนอร์เพื่อนำไปเปิดสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ที่โรงงานหรือโกดังของผู้นำเข้าแล้ว ผู้นำเข้าจะส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่ามาคืน (Consignee return container) ที่ท่าเรือของบริษัทฯ จากนั้นตู้คอนเทนเนอร์เหล่านี้ก็ต้องทำการตรวจสอบทำความสะอาด และซ่อมบำรุงก่อนการนำกลับไปใช้ในการบรรจุสินค้าใหม่ และ
2. การนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่ามาโดยสายเดินเรือ (Reposition Container) เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการส่งออกสินค้ามากกว่าการนำเข้า ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่ามาเพื่อใช้ในการบรรจุเพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตามตู้คอนเทนเนอร์ที่นำเข้ามานี้ก็จะต้องได้รับการตรวจสอบและจำเป็นจะต้องทำความสะอาดและซ่อมบำรุงก่อนจึงจะสามารถนำไปใช้บรรจุสินค้าใหม่ได้

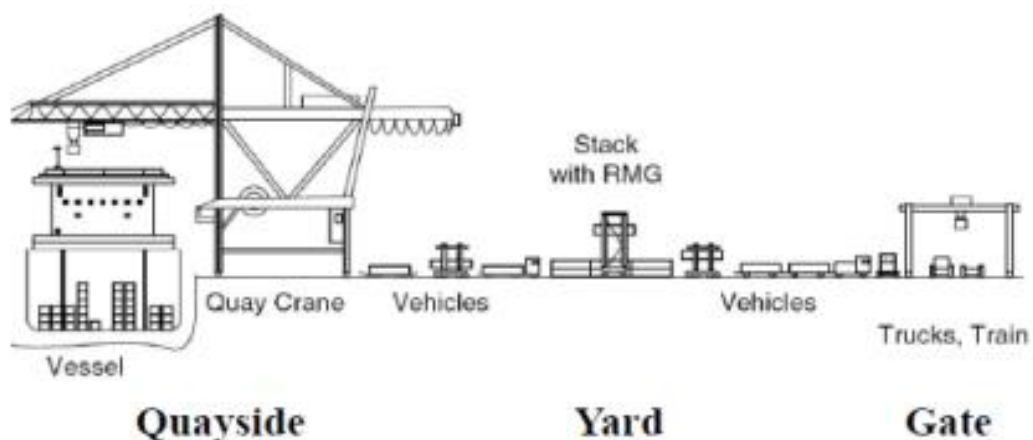
โดยค่าบริการจะเรียกเก็บจากสายการเดินเรือ ซึ่งเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ หรือ เรียกเก็บค่าบริการจากผู้นำเข้าสินค้า (Consignee) หรือ ตัวแทนของสายการเดินเรือ (Agent) แล้วแต่ตามที่สายการเดินเรือได้ตกลงกับผู้นำเข้าสินค้า

บริษัทฯ เริ่มเปิดให้บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ในเดือนเมษายน 2559 และได้ลงทุนขยายการให้บริการเพิ่มมากขึ้น โดยในเดือนมีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อย (BCDS) ขึ้นมาเพื่อทำธุรกิจดังกล่าว โดยจะทำการย้ายพื้นที่การให้บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ออกจากบริเวณท่าเรือสหไทยไปยังพื้นที่บริเวณใกล้เคียง เพื่อให้การใช้พื้นที่บริเวณท่าเรือสหไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัท ให้บริการล้าง ซ่อมแซม และปรับปรุงในอดีต 3 ปีย้อนหลังของปี 2558 – 2560 เป็นดังนี้

รายการ	สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่		
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ที่อียู	ที่อียู	ที่อียู
ทำความสะอาด	-	31,663	57,840
ซ่อมแซมและปรับปรุง	-	39,078	64,775
รวม	-	70,741	122,615

2.2.1.2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน



ที่มา : Steenken et al. (2004)⁵

ภาพรวมการปฏิบัติงานหลักของท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์จะมีขั้นตอนการบริการแบ่งตามพื้นที่เป็น 3 พื้นที่คือ

- ก.) บริเวณเทียบเรือ (Quay side) ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะประกอบไปด้วยท่าสำหรับให้เรือสินค้ามาเทียบ (Berth) โดยกรณีของท่าเรือสทไทยจะมีท่าเทียบเรือสำหรับเรือฟิเตอร์ จำนวน 1 ท่า และท่าเทียบเรือสำหรับเรือบาร์จจำนวน 2 ท่า โดยกิจกรรมหลักในพื้นที่บริเวณเทียบเรือคือการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลงเรือขนส่งสินค้าโดยใช้เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเทียบเรือ (Quay Crane) ซึ่งท่าเรือสทไทยมีเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบเลื่อนแนวตรง (Gantry Crane) จำนวน 2 เครื่อง สำหรับการให้บริการเรือฟิเตอร์ที่ท่าเรือฟิเตอร์ร่วมกับเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Gantry Crane) จำนวน 1 เครื่อง สำหรับการเสริมการยกตู้คอนเทนเนอร์ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการขนตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือฟิเตอร์หนาแน่น และเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบหมุน (Jib Crane) จำนวน 2 เครื่อง สำหรับการให้บริการเรือบาร์จที่ท่าเรือบาร์จทั้ง 2 ท่า (ท่าละ 1 เครื่อง) ทั้งนี้ ท่าเรือ BBT มีเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบหมุนสำหรับให้บริการเรือบาร์จในปัจจุบันจำนวน 2 เครื่อง
- ข.) ลานพักตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) เป็นพื้นที่สำหรับเก็บตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อตู้คอนเทนเนอร์ถูกขนถ่ายลงมาจากเรือขนส่งสินค้าแล้ว หรือเก็บตู้คอนเทนเนอร์ที่รอขนขึ้นเรือสินค้าโดยใช้รถหัวลากในการลากตู้คอนเทนเนอร์ โดยลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์จะเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในลักษณะซ้อนๆ กัน โดยอุปกรณ์สำคัญในการยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลงเพื่อจัดวาง

หมายเหตุ : ⁵ Steenken, D., Voss, S. and Stahlbock, R. (2004). Container terminal operation and operations research – a classification and literature review, OR Spectrum 26(1): 3-49

ตู้คอนเทนเนอร์ในลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ คือ เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ในลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งจะมีทั้งแบบวิ่งบนราง (Rail-mounted Gantry: RMG) หรือแบบวิ่งโดยใช้ล้อ (Rubber-tired gantry crane: RTG) ซึ่งในกรณีของท่าเรือสทไทย จะใช้เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ในลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์แบบวิ่งโดยใช้ล้อจำนวน 2 เครื่อง ร่วมกับรถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker)

- ค.) บริเวณประตูเข้าท่า (Wharf Gate) ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะใช้สำหรับการให้ผู้นำเข้า (Importer) หรือตัวแทนผู้รับสินค้าขาเข้า (Consignee) มาลงทะเบียนเพื่อรับตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นรถบรรทุก หรือใช้สำหรับการรับตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ส่งออกสินค้า (Shipper) ซึ่งนำตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มแล้วมาส่งเพื่อเตรียมขนขึ้นเรือสินค้า

โดยรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ของบริษัทฯ แบ่งตามประเภทการบริการย่อยมีรายละเอียดดังนี้

1. ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการเทียบเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Terminal Handling)

ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการเทียบเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้านำเข้า (เรือฟัดเดอร์และเรือบาร์จ)

- 1) สายเดินเรือทำการแจ้งกำหนดการที่เรือจะเข้ามาเทียบท่าโดยแจ้งตารางเวลาเรือเข้าเทียบท่าแต่ละลำ (Estimate Time Arrival : ETA) และจำนวนตู้สินค้าที่จะเข้ามาเทียบท่าให้กับแผนกปฏิบัติการเรือ (Ship Operation) ล่วงหน้าประมาณ 3-4 วันก่อนเทียบท่า
- 2) แผนกปฏิบัติการเรือจะนำข้อมูล ETA มาคำนวณระดับน้ำในวันที่เรือจะเข้ามาเทียบท่าโดยเปรียบเทียบตารางเวลาน้ำขึ้นน้ำลงจากข้อมูลจากกรมเจ้าท่าและจำนวนตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออก มาจัดทำใบ Berth Plan ซึ่งจะบอกรายละเอียดเกี่ยวกับวันที่เรือจะเข้ามาเทียบท่า ชื่อสายเดินเรือ ชื่อเรือ/เที่ยวเรือที่จะมาเทียบท่า ความยาวตัวเรือ ปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออก เป็นต้น และส่งข้อมูลดังกล่าวให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องเตรียมความพร้อม คือ แผนกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore Department) แผนกบริการลูกค้า (Customer Service Department) และแผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard Department)
- 3) สายเดินเรือจะจัดส่งรายละเอียดสินค้า ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลของตู้คอนเทนเนอร์ (ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า หรือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า) ตำแหน่งการวางตู้คอนเทนเนอร์บนเรือ ให้กับแผนกปฏิบัติการเรือเพื่อจัดทำใบ Pre-Volume Discharge ซึ่งจะสรุปรายละเอียดของสินค้าบนเรือที่จะมาเทียบท่า โดยแผนกขนถ่ายสินค้าจะนำข้อมูลเหล่านี้มาจัดทำ General Stowage Plan ซึ่งจะบอกแผนผังตำแหน่งตู้คอนเทนเนอร์บนเรือเพื่อใช้ในการหาตู้คอนเทนเนอร์และแผนกขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ลงจากเรือขนส่งสินค้าเมื่อเรือมาเทียบท่า และแผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์จะนำข้อมูลดังกล่าวมาจัดทำผังลานตู้คอนเทนเนอร์ (Plan Yard) ซึ่งใช้วางแผนการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์ในลานพักตู้คอนเทนเนอร์เมื่อตู้คอนเทนเนอร์ถูกนำลงมาจากเรือขนส่งสินค้า
- 4) เมื่อเรือเข้ามาเทียบท่าแผนกปฏิบัติการเรือจะประสานงานกับแผนกขนถ่ายสินค้าบนเรือและแผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ลงจากเรือขนส่งสินค้า โดยแผนกขนถ่ายสินค้าบนเรือจะเป็นแผนกที่อยู่บนเรือขนส่งสินค้าเพื่อค้นหาตู้คอนเทนเนอร์ ปลดรัดเชือกและทวิสล็อกของตู้คอนเทนเนอร์บนเรือ ตรวจสอบหมายเลขตู้สภาพตู้ และบันทึกข้อมูลใน Vessel Tally Sheet และแผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์จะทำการใช้เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากเรือมาใส่รถหัวลาก จากนั้นรถหัวลากจะนำตู้คอนเทนเนอร์ไปวางยังตำแหน่งที่กำหนดไว้ตามผังลานตู้คอนเทนเนอร์ โดยตู้คอนเทนเนอร์จะอยู่ในลานตู้คอนเทนเนอร์เฉลี่ยประมาณ 7 วันก่อนผู้รับสินค้าจะมารับสินค้า
- 5) ผู้ซื้อสินค้า (Buyer) หรือผู้ที่ได้รับมอบให้มารับสินค้าแทน (Consignee) จะนำรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาที่ทำเรือของบริษัทฯ เพื่อมารับตู้คอนเทนเนอร์ โดยจะต้องเสียค่าบริการผ่านทาง (Gate Charge) ซึ่งเจ้าหน้าที่เก็บค่าบริการจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารในการมารับสินค้าและบันทึกข้อมูลรถบรรทุกดังกล่าวในระบบ PMS และจะออกไปตรวจสอบสภาพตู้สินค้าให้พนักงานขับรถเพื่อนำไปรับตู้คอนเทนเนอร์ตามตำแหน่งที่กำหนดในใบตรวจสอบสภาพสินค้า โดยจะมีพนักงานขับรถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) บริการยกตู้คอนเทนเนอร์ใส่หางรถของรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์

- 6) รถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ออกจากท่าเรือโดยผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ก่อนออกจากท่าเรือ โดยตรวจสอบหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขแถบพิกัดตู้คอนเทนเนอร์ สภาพตู้คอนเทนเนอร์ การวางตู้คอนเทนเนอร์บนทางรถ

ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการเทียบเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าส่งออก (เรือฟัดเดอร์และเรือบาร์จ)

- 1) ผู้ส่งออกขนตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วโดยรถบรรทุกมาที่ท่าเรือของบริษัทฯ โดยจะต้องเสียค่าบริการผ่านทางขาเข้า (Gate Charge) และเจ้าหน้าที่เก็บค่าบริการจะตรวจสอบข้อมูลหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขทะเบียนรถ สภาพตู้คอนเทนเนอร์ และออกไปตรวจสอบสภาพตู้สินค้า
- 2) ลูกค้านำตู้คอนเทนเนอร์ไปส่งที่ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) ตามที่กำหนดในใบตรวจสอบสภาพตู้สินค้า และเจ้าหน้าที่ขั้วรถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ทำการยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากรถบรรทุกและนำไปวางในตำแหน่งที่กำหนดในลานวางตู้คอนเทนเนอร์เพื่อรอเรือขนส่งสินค้ามารับตู้คอนเทนเนอร์ โดยตู้คอนเทนเนอร์จะอยู่ในลานวางตู้คอนเทนเนอร์เฉลี่ยประมาณ 3 วันก่อนที่จำถูกนำขึ้นเรือขนส่งสินค้า
- 3) สายเดินเรือจะส่งใบ Booking Order ซึ่งจะมีรายละเอียดของ ชื่อเรือที่จะมาเทียบท่า เวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่า (Estimate Time Arrival : ETA) เวลาที่เรือจะออกจากท่า (Estimate Time Departure : ETD) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ ประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ท่าเรือปลายทาง ให้กับแผนก Ship Operation เพื่อจัดทำ ตารางแสดงการเทียบท่าของเรือขนส่งสินค้า (Ship Schedule) ซึ่งจะบอกรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อเรือ เวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่า เวลาที่เรือจะออกจากท่า ประเภทเรือ และท่าปลายทาง (Port of Destination : POD) โดยสายการเดินเรือหรือตัวแทนสายการเดินเรือ (Agent) จะส่งใบ Container Load List ซึ่งแสดงรายละเอียดตู้คอนเทนเนอร์ที่จะทำการขนขึ้นเรือขนส่งสินค้า และโครงสร้างการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์บนเรือ (Stowage Instruction) ให้กับแผนกปฏิบัติการเรือเพื่อนำมาจัดทำใบ Pre Load โดยแผนกปฏิบัติการเรือจะส่งใบ Pre Load ไป Container Load List และ Stowage Instruction ให้กับแผนกขนถ่ายสินค้าบนเรือเพื่อวางแผนการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์บนเรือขนส่งสินค้าโดยแผนกขนถ่ายสินค้าบนเรือจะจัดทำแผนดังกล่าวเป็น Plan Loading List ออกมาแล้วส่งให้แผนก Ship Operation เพื่อจัดส่งให้สายการเดินเรือตรวจสอบและอนุมัติ โดยจะมีรายละเอียดเช่น หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ ชนิดตู้คอนเทนเนอร์ (ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า หรือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า) น้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ และตำแหน่งการวางตู้คอนเทนเนอร์บนเรือขนส่งสินค้า
- 4) เมื่อเรือขนส่งสินค้าเข้ามาเทียบท่า แผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์จะค้นหาตู้คอนเทนเนอร์ในลานตู้คอนเทนเนอร์เพื่อขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์มายังหน้าท่า
- 5) แผนกปฏิบัติการท่าเรือและแผนกขนถ่ายสินค้าบนเรือจะทำการตรวจสอบหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ สภาพตู้คอนเทนเนอร์ ว่าถูกต้องตามรายละเอียดใน Plan Loading List และบันทึกข้อมูลลง Vessel Tally Sheet แล้วทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือขนส่งสินค้าด้วยเครนยกตามแผนการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์บนเรือขนส่งสินค้า

2. ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการบรรจุสินค้าเข้า/ถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS)

ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการบรรจุสินค้าลงตู้คอนเทนเนอร์ (Stuffing service)

- 1) แผนกบริการลูกค้าจะนำใบ Booking Order จากสายเดินเรือมาจัดทำแผนการบรรจุสินค้านรายสัปดาห์และรายวันโดยจะมีรายละเอียดของ ชื่อตัวแทนสายเดินเรือ (Agent) หมายเลขการจองคิว (Booking Number) ชื่อผู้ส่งออก (Shipper) รายละเอียดสินค้าที่จะนำมาบรรจุ ประเภทสินค้าที่จะนำมาบรรจุ ชื่อเรือ/เที่ยวเรือ (Vessel/Voyage) และวันที่จะทำการบรรจุ (Stuffing Date)
- 2) แผนกบริการลูกค้าส่งข้อมูลแผนการบรรจุสินค้าให้แก่ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คือ แผนก CFS และผู้ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (เพื่อเตรียมจัดส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่า) หรือแผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ ในกรณีของการบรรจุสินค้าสำหรับลูกค้าของสายเดินเรือ และผู้สำรวจจากภายนอก
- 3) ผู้ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจัดส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าหรือแผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ นำตู้คอนเทนเนอร์เปล่ามาที่ลานบรรจุภายในท่าเรือของบริษัทฯ โดยแผนก Tally จะทำการตรวจสอบสภาพตู้คอนเทนเนอร์

จากนั้นแผนก CFS จะทำการเตรียมความพร้อมของตู้คอนเทนเนอร์ เช่น ปูกระดาษ ดีไม้ และทำการบรรจุสินค้าที่ผู้ส่งออก (Shipper) นำมาส่งที่ท่าเรือของบริษัทฯ ลงตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเมื่อบรรจุสินค้าเสร็จสิ้นแล้วแผนก CFS จะลงนามใน Container Stuffing Tally Sheet และไปตรวจสอบสภาพตู้สินค้ากับผู้สำรวจจากภายนอก (Tally Clerk) และนำตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วไปวางพักในลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) เพื่อรอขนขึ้นเรือ

ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์โดยพักไว้ที่โรงพักสินค้า (Unstuffing service - LCL/CFS)

- 1) แผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ไปวางที่ลานขนส่งสินค้าหน้าตู้ และบันทึกการโอนย้ายตู้สินค้าในระบบ
- 2) แผนก CFS เรียกข้อมูลจากระบบและออกไป Container Unstuffing Tally sheet เพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้าในขั้นตอนนำสินค้าออกจากตู้ โดยจะมีเจ้าหน้าที่ Checker ร่วมทำการตรวจสอบด้วย
- 3) เจ้าหน้าที่ Checker จะตัดสายรัด (seal) เพื่อเปิดตู้และตรวจสอบสินค้าว่าจำนวนและรายการสินค้าตรงตามที่สำคัญไว้ใน Packing List หรือไม่ จากนั้นจึงนำสินค้าเข้าโรงพักสินค้า และแจ้งเจ้าหน้าที่บริการลูกค้าเพื่อติดต่อกับลูกค้าในการมารับสินค้า

ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์โดยลูกค้ามารับสินค้าโดยตรงจากตู้คอนเทนเนอร์ (Unstuffing service - LCL/DIR)

- 1) แผนกบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ไปวางที่ลานขนส่งสินค้าหน้าตู้ และบันทึกการโอนย้ายตู้สินค้าในระบบ
- 2) ลูกค้ามาติดต่อที่จุดเก็บค่าบริการเข้า-ออก โดยจะยื่นใบรับสินค้าให้เจ้าหน้าที่เก็บค่าบริการเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ เมื่อเสร็จสิ้นแล้วจึงไปที่ลานตู้ลานขนส่งสินค้าหน้าตู้เพื่อรอรับสินค้า
- 3) แผนก CFS เรียกข้อมูลจากระบบและออกไป Container Unstuffing Tally sheet เพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้าในขั้นตอนนำสินค้าออกจากตู้ โดยจะมีเจ้าหน้าที่ Checker ร่วมทำการตรวจสอบด้วย
- 4) เจ้าหน้าที่ Checker จะตัดสายรัด (seal) เพื่อเปิดตู้และตรวจสอบสินค้าว่าจำนวนและรายการสินค้าตรงตามที่สำคัญไว้ใน Packing List หรือไม่ จากนั้นจึงขนสินค้าขึ้นรถบรรทุกของลูกค้า เมื่อเสร็จสิ้นแล้วลูกค้านำรถบรรทุกออกจากท่าเรือ โดยยื่นเอกสารให้กับเจ้าหน้าที่เก็บค่าบริการตรวจสอบทะเบียนรถในระบบแล้วจึงปล่อยรถออกจากท่าเรือ

3. ขั้นตอนปฏิบัติงานสำหรับบริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot)

- 1) ลูกค้าหรือตัวแทนสายการเดินเรือในตู้คอนเทนเนอร์ไปล่ามาส่งที่ลานคอนเทนเนอร์ดีโป
- 2) เจ้าหน้าที่สำรวจตู้เปล่า (Surveyor) ทำการตรวจสอบสภาพตู้คอนเทนเนอร์เพื่อประเมินราคาค่าซ่อมแซม และถ่ายภาพตำแหน่งที่ต้องการซ่อมแซม และประเภทของการล้างตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อนำส่งให้ตัวแทนสายการเดินเรือ ซึ่งเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์เป็นผู้อนุมัติการล้างและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์
- 3) เมื่อตัวแทนสายการเดินเรืออนุมัติการล้างและซ่อมแซมแล้ว ตู้คอนเทนเนอร์จะถูกซ่อมแซมตามที่ขออนุมัติไว้ และเมื่อซ่อมแซมเสร็จสิ้น พนักงานจะทำการถ่ายรูปตำแหน่งที่ซ่อมแซมเสร็จแล้วเพื่อบันทึกผลในรายงานการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์
- 4) จากนั้นตู้คอนเทนเนอร์จะถูกนำไปดำเนินการล้างทำความสะอาด และเมื่อล้างเสร็จสิ้น พนักงานจะผูกเชือกปิดประตูตู้เปล่าและให้เจ้าหน้าที่ควบคุมคุณภาพ (QC) ตรวจสอบผลการล้างและซ่อมแซม โดยเมื่อผ่านการตรวจสอบ ตู้เปล่าดังกล่าวจะถูกขนย้ายไปยังลานวางตู้เปล่า (ลาน AV - Available) เพื่อรอส่งมอบให้ลูกค้า ซึ่งจะถูกลงทะเบียนชั้นๆ แยกตามสายการเดินเรือ

2.2.2 ธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางบก (In-land Transportation)

2.2.2.1 ลักษณะของบริการ

ธุรกิจขนส่งทางบกของบริษัทฯ เป็นบริการเสริมขึ้นมาจากธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทฯ เพื่อตอบโจทย์การเป็นผู้ให้บริการที่ครบวงจร (Logistic Solution Provider) โดยบริษัทฯ มีให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างโรงงานหรือโกดังสินค้าของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าและท่าเรือแหลมฉบัง และบริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในบริเวณท่าเรือสทไทยระหว่างโรงงานหรือโกดังสินค้าของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าและท่าเรือสทไทย นอกจากนี้บริษัทฯ เริ่มให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปกลับท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถบรรทุกในเดือนกันยายน 2559 เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ลูกค้าและเพิ่มความยืดหยุ่นในการให้บริการสำหรับลูกค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากการขนส่งทางรถบรรทุกจะใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งผ่านทางเรือบาร์จ ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้บริการจากผู้ให้บริการภายนอก (Sub-contract) ในการให้บริการขนส่งดังกล่าว โดยปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยรถบรรทุกของบริษัทฯ ในอดีต 3 ปีย้อนหลังตั้งแต่ปี 2558 – 2560 เป็นดังนี้

รายการ	สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่		
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ตู้	ตู้	ตู้
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่ง	10,670	10,247	34,165

2.2.2.2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

- 1) ลูกค้าส่งคำสั่งซื้อและข้อมูลมาให้ฝ่ายการตลาด และฝ่ายการตลาดออกใบเสนอราคาส่งให้ลูกค้าพิจารณาและอนุมัติ
- 2) ลูกค้าส่ง Booking number และข้อมูลจำนวนตู้สินค้าให้กับแผนกบริการลูกค้าเพื่อลงทะเบียนจองคิว
- 3) ฝ่ายบริการลูกค้าบันทึกข้อมูลการจอง (Booking) ลงในใบ Trucking Plan Week เพื่อทำการจัดการรถบรรทุกที่ต้องใช้ และคัดเลือกผู้ให้บริการรถบรรทุก (Vendor) เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่ง
- 4) ฝ่ายบริการลูกค้าออกใบ Truck Order ให้แก่ผู้ให้บริการรถบรรทุก และบันทึกเลขที่และรายละเอียดจากใบ Truck Order ลงใน Trucking Plan Week ซึ่งเป็นแผนการให้บริการรถบรรทุกประจำสัปดาห์
- 5) เมื่อผู้ให้บริการรถบรรทุกได้รับใบ Truck Order จากแผนกบริการลูกค้าของบริษัทฯ จะทำการจัดเตรียมรถและปล่อยรถไปรับและส่งสินค้าตามรายละเอียดที่ระบุในใบ Truck Order
- 6) เมื่อผู้ให้บริการรถบรรทุกจัดส่งสินค้าให้ลูกค้าเรียบร้อยแล้ว จะจัดส่งเอกสารเช่น ใบส่งของ ใบตรวจสภาพตู้สินค้าให้แก่แผนกบริการลูกค้าของบริษัทฯ เพื่ออนุมัติการปิดงาน

2.2.3 ธุรกิจพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้า

2.2.3.1 ลักษณะของบริการ

บริษัทฯ มีการให้บริการลานพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในเขตปลอดอากร (Free zone yard) ซึ่งผู้ใช้บริการหลักในปัจจุบันคือผู้ผลิตรายใหญ่รายหนึ่ง (เมอร์เซเดส เบนซ์) โดยผู้ผลิตรายดังกล่าวใช้สำหรับการจัดเก็บชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้ามาเพื่อมาประกอบรถยนต์ในประเทศไทย โดยจะเก็บชิ้นส่วนรถยนต์เหล่านี้ไว้ในเขตปลอดอากรเพื่อบริหารจัดการภาษีอากรจากการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ โดยจะทำพิธีการศุลกากรและชำระอากร (Customs Clearance) ก็ต่อเมื่อโรงงานผลิตรายดังกล่าวจะทำการเบิกชิ้นส่วนเหล่านี้ไปใช้

รูปภาพคลังสินค้าเขตปลอดอากรของบริษัทฯ



ที่มา : บริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทำการก่อสร้างโกดังเก็บสินค้าที่อยู่ในเขตปลอดอากร (Free zone warehouse) ซึ่งมีพื้นที่เช่าประมาณ 17,511 ตารางเมตร เพื่อใช้ในการเก็บสินค้าที่ถูกเปิดออกมาจากตู้คอนเทนเนอร์แล้ว โดยได้ให้บริการแก่ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ นอกจากจะใช้เพื่อสำหรับเก็บชิ้นส่วนรถยนต์ที่เปิดออกมาจากตู้คอนเทนเนอร์แล้ว โกดังเก็บสินค้าปลอดอากรจะช่วยให้ผู้ผลิตรถยนต์รายดังกล่าวลดค่าใช้จ่ายที่ถูกเรียกเก็บค่าปรับจากสายการบินเรือซึ่งเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์จากการส่งคืนตู้คอนเทนเนอร์ล่าช้าจากเวลาที่กำหนด (Demurrage Charge) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง โดยปัจจุบันโกดังดังกล่าวได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในไตรมาสที่ 2 ปี 2560

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีคลังสินค้าปกติ (General Warehouse) ซึ่งอยู่ในบริเวณท่าเรือของบริษัทฯ แต่ไม่ได้อยู่ในเขตปลอดอากร ซึ่งมีพื้นที่เช่ารวมประมาณ 20,766 ตารางเมตร โดยให้บริการจัดเก็บสินค้าทั่วไปสำหรับผู้ที่มาขอเช่าคลังสินค้าของบริษัทฯ เพื่อใช้เก็บสินค้าทั่วไป หรือสำหรับใช้เก็บสินค้าเพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) โดยลูกค้าที่ใช้บริการดังกล่าวของบริษัทฯ เช่น ลาซาด้า ผู้ผลิตผงโอวันติน อาหารกระป๋อง เป็นต้น

2.2.3.2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

- 1) ลูกค้านำคำสั่งซื้อและข้อมูลมาให้ฝ่ายการตลาด และฝ่ายการตลาดออกไปเสนอราคาส่งให้ลูกค้าพิจารณาและอนุมัติ
- 2) ฝ่ายการตลาดจัดทำสัญญาเช่าส่งให้ลูกค้าลงนามอนุมัติ
- 3) ทุกวันที่ 25 ของเดือน เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ จะจัดมิเตอร์การใช้น้ำและไฟฟ้าและจัดทำสรุปส่งให้ลูกค้าเพื่อลงนามรับทราบ
- 4) ฝ่ายบัญชีและการเงินนำข้อมูลการใช้น้ำและไฟฟ้าไปคำนวณค่าสาธารณูปโภคที่จะต้องเรียกเก็บจากผู้เช่าพร้อมกับค่าเช่า และออกใบแจ้งหนี้เรียกเก็บค่าเช่าและค่าสาธารณูปโภคไปที่ลูกค้า

2.2.4 ธุรกิจบริการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ

บริการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย

- 1) การให้บริการเป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้า (Freight Forwarder) โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการจัดหาตารางเวลา (Slot) สำหรับการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมแก่ช่วงเวลาการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกสินค้า โดยบริษัทฯ จะรวบรวมความต้องการในการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกหลายๆ รายเพื่อนำไปซื้อตารางเรือจากสายการบินเรือ

ต่าง ๆ เพื่อให้ได้ส่วนลดจากปริมาณการซื้อ (Volume Discount) และเป็นการใช้ความสัมพันธ์ที่ดีกับสายการเดินเรือต่างๆ ของบริษัท ในการต่อรองขอซื้อตั๋วเรือในราคาที่ดีที่สุดเพื่อนำมาขายต่อให้แก่ผู้ส่งออกสินค้า ซึ่งในปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ให้บริการดังกล่าวเฉพาะกับ STS

- 2) การให้เช่าพื้นที่สำนักงานแก่ตัวแทนสายการเดินเรือ (Agent) หรือผู้ให้บริการช่วง (Subcontractor) เพื่อเป็นสำนักงานในการปฏิบัติงานภายในท่าเรือของบริษัทฯ

2.3 การตลาดและการแข่งขัน

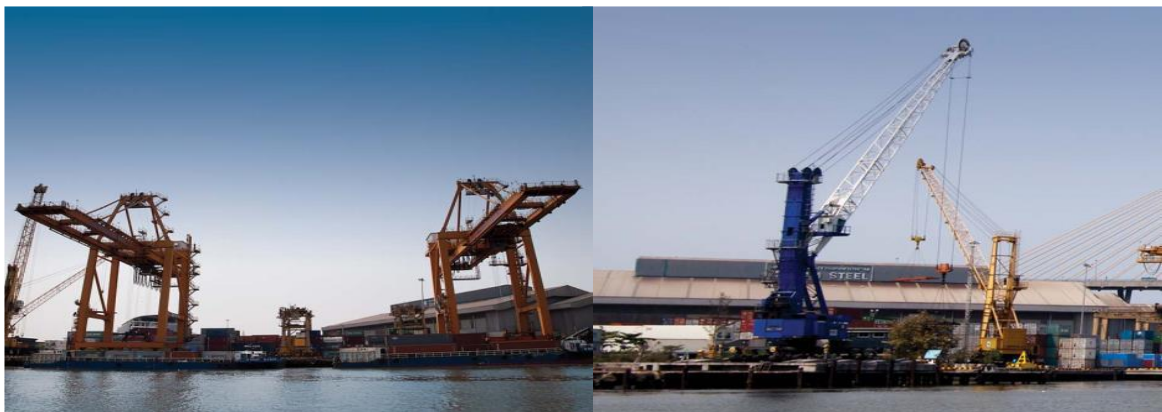
2.3.1 กลยุทธ์ในการแข่งขันของบริษัทฯ

2.3.1.1 เป็นผู้นำในด้านคุณภาพของของการบริการและมีบริการที่ครบวงจร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับคุณภาพของการบริการโดยการเป็นผู้ให้บริการที่สามารถแก้ไขปัญหาทางด้านโลจิสติกส์ให้กับลูกค้าได้อย่างครบวงจร บริษัทฯ ให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ซึ่งสามารถให้บริการเทียบเรือได้ทั้งเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นเรือฟัดเดอร์ และเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศที่เป็นเรือ บาร์จ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีบริการที่เกี่ยวข้องอื่นเพื่อให้บริการแก่ลูกค้าเพื่อตอบโจทย์ลูกค้าได้อย่างครบวงจร เช่น บริการบรรจุสินค้าลงตู้คอนเทนเนอร์และนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (CFS : Container Freight Station) บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot) บริการคลังสินค้า เป็นต้น

นอกจากนี้บริษัทฯ มีการบริหารจัดการเทียบท่าเรืออย่างมีระบบตามมาตรฐานสากล โดยมีการกำหนดเวลาที่เรือแต่ละลำจะเข้ามาเทียบท่าอย่างชัดเจน (Fixed Window) ซึ่งทำให้สายเดินเรือสามารถวางแผนการเดินเรือได้โดยที่คลาดเคลื่อนน้อย อีกทั้งผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสามารถวางแผนการส่งตู้คอนเทนเนอร์และรับตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะแตกต่างจากท่าเรือขนาดใหญ่อื่นในจังหวัดกรุงเทพฯ ที่จะใช้ระบบ “มาก่อน ให้บริการก่อน” (First Come First Serve) ซึ่งทำให้เกิดปัญหาเรือที่จะเข้าเทียบท่าต้องจอดรอเทียบท่าอยู่เป็นเวลานานและไม่สามารถวางแผนการเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รูปภาพเปรียบเทียบ Gantry Crane (ด้านซ้าย) และเครนแบบหมุน (ด้านขวา)



ที่มา : บริษัทฯ

บริษัทฯ มีเครื่องจักรและระบบบริหารจัดการในท่าเรือ (Operating System) ที่ทันสมัยเมื่อเทียบกับท่าเรือส่วนใหญ่อื่นๆ ในกรุงเทพฯ ซึ่งเปิดบริการมาเป็นระยะเวลานานแล้วแต่ไม่ค่อยได้มีการลงทุนเครื่องจักรหรือระบบบริหารจัดการให้ทันสมัย ยกตัวอย่างเช่น บริษัทฯ มีการใช้เครนที่ใช้สำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือฟัดเดอร์โดยเฉพาะ (Gantry Crane) ซึ่งจะสามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ในลักษณะแนวตรงและลิ้อคตู้คอนเทนเนอร์ในขณะยกไม่ให้เคลื่อนที่ไปมาในขณะยกตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะ

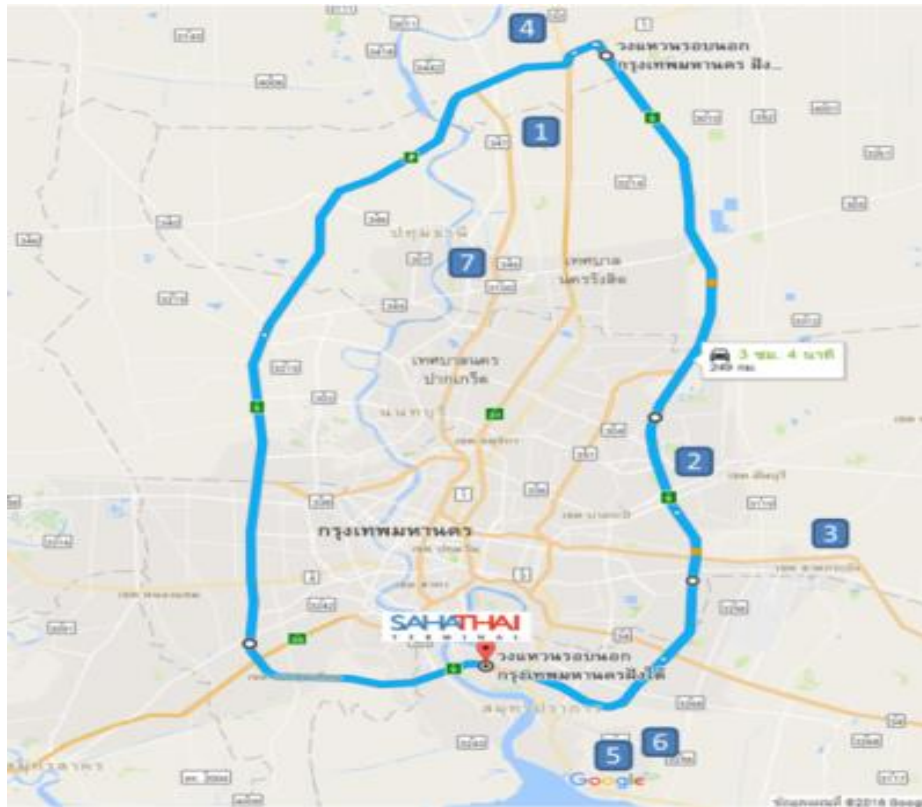
ทำให้การยกตู้คอนเทนเนอร์มีประสิทธิภาพมากกว่าและลดความเสี่ยงที่จะทำให้ตู้คอนเทนเนอร์เสียหายระหว่างการยกเมื่อเทียบกับการใช้เครนยกแบบหมุนรอบ ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์จะมีการแกว่งระหว่างการยก

นอกจากนี้ท่าเรือสหไทยยังมีสำนักงานศุลกากรจัดตั้งอยู่ภายในท่าเรือ ซึ่งผู้นำเข้าสินค้าและผู้ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางเรือเฟอร์รี่สามารถทำพิธีศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าได้ภายในท่าเรือสหไทยเลย ซึ่งมีความสะดวกอย่างมากต่อผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า นอกจากนี้ท่าเรือบาร์จของ BBT เพิ่งได้รับการอนุญาตจากกรมศุลกากรในการจัดตั้งเป็นศูนย์แยกและบรรจุสินค้านำเข้าและส่งออก (Inland Container Depot : ICD) ทางน้ำแห่งแรกในประเทศไทย ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ใช้บริการเรือบาร์จในการขนส่งสินค้านำเข้าจากท่าเรือแหลมฉบังมาที่ท่าเรือบาร์จของ BBT ให้สามารถมาตรวจปล่อยสินค้าและทำพิธีศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าได้ที่ท่าเรือ BBT เลย นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีลานพักตู้คอนเทนเนอร์และโกดังเก็บสินค้าที่อยู่ในเขตปลอดอากร (Free-zone) เพื่อให้บริการแก่ผู้นำเข้าสินค้าเพิ่มเติมด้วย ซึ่งบริการเสริมทางด้านศุลกากรเหล่านี้เป็นสิ่งตอกย้ำความเป็นผู้นำของบริษัทฯ ในด้านการมีบริการที่ครบวงจรที่เกี่ยวกับบริการโลจิสติกส์

2.3.1.2 สถานที่ตั้งของท่าเรือของบริษัทฯ ที่สะดวกสำหรับการขนส่ง

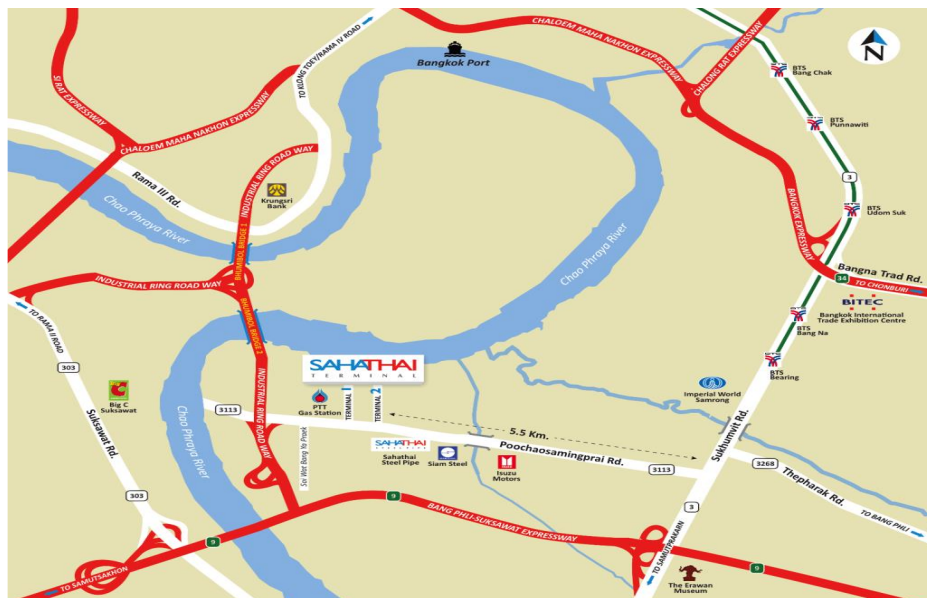
บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของท่าเรือของบริษัทฯ โดยทำเลที่ตั้งถือเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการตัดสินใจในการใช้บริการของลูกค้า นอกเหนือไปจากปัจจัยด้านราคาค่าบริการ และเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยในท่าเรือ (Facility) ซึ่งที่ตั้งท่าเรือควรจะอยู่ในบริเวณที่สะดวกแก่การขนส่งระหว่างท่าเรือและบริเวณโรงงานของลูกค้าเพื่อประหยัดเวลาและลดต้นทุนในการขนส่งของลูกค้า โดยที่ตั้งของท่าเรือสหไทยอยู่ในทำเลที่สะดวกต่อการขนส่ง ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับสะพานภูมิพลหรือสะพานวงแหวนอุตสาหกรรมโดยมีระยะห่างจากท่าเรือสหไทยเพียงประมาณ 400 เมตร โดยสะพานภูมิพลและถนนวงแหวนอุตสาหกรรมสามารถเชื่อมการขนส่งระหว่างถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ของกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ อีกทั้งยังเป็นทำเลที่สะดวกต่อการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณรอบนอกกรุงเทพฯ และปริมณฑลมายังท่าเรือของบริษัทฯ ผ่านถนนสายหลักเช่น ถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตตอนเหนือของกรุงเทพฯ ปทุมธานี นนทบุรี และพระนครศรีอยุธยา เช่น 1. นิคมอุตสาหกรรมนวนคร 2. นิคมอุตสาหกรรมบางชัน 3. นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง 4. นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน 5. นิคมอุตสาหกรรมบางปู 6. นิคมอุตสาหกรรมบางพลี 7. นิคมอุตสาหกรรมบางกะดี

รูปภาพแสดงที่ตั้งท่าเรือของบริษัท และเขตนิคมอุตสาหกรรมบริเวณถนนวงแหวน



ที่มา : ภาพแผนที่จาก Google Map

รูปภาพแสดงที่ตั้งท่าเรือของบริษัท และถนนสายหลักที่เชื่อมต่อโดยสะพานภูมิพล



ที่มา : บริษัท

2.3.1.3 การรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า

บริษัท ให้ความสำคัญกับการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า โดยบริษัท มีแผนกบริการลูกค้า (Customer Service) ที่มีความใกล้ชิดกับลูกค้าเป็นอย่างดี โดยสิ่งที่บริษัท ทำการส่งเสริมและเน้นย้ำแก่แผนกบริการลูกค้าของบริษัท คือ พนักงานแผนกบริการลูกค้าทุกคนจะต้องมีจิตใจที่รักการบริการ (Service mind) โดยให้ความสำคัญกับความพึงพอใจของ

ลูกค้าเป็นอันดับแรก เช่น การบริการของบริษัทฯ จะมีความยืดหยุ่นในกรณีที่เรือขนส่งสินค้าของลูกค้ามาเทียบท่าโดยคลาดเคลื่อนไปจากตารางเวลาที่ลูกค้าทำการจองไว้ บริษัทฯ จะพยายามหาช่องว่างเวลาที่เป็นไปได้สำหรับเลื่อนการเข้าเทียบท่าเพื่อให้เรือขนส่งสินค้าของลูกค้าดังกล่าวสามารถเข้าเทียบท่าได้ โดยที่กระทบต่อเรือขนส่งสินค้าของลูกค้ารายอื่นน้อยที่สุด ซึ่งจะแตกต่างจากท่าเทียบเรือรายอื่นบางแห่งที่มีการบริหารที่ไม่ยืดหยุ่น จึงทำให้ลูกค้ามักจะพอใจกับการให้บริการของบริษัทฯ ที่มีความยืดหยุ่นโดยยึดเอาความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญมากกว่า

นอกจากนี้ บริษัทฯ จะใช้การเข้าไปร่วมเสนอบริการของบริษัทฯ ให้แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกพร้อมกับลูกค้าสายการเดินเรือต่างๆ ซึ่งเป็นลูกค้าหลักของบริษัทฯ โดยร่วมกันเข้าไปเสนอบริการการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เพื่อให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสามารถพิจารณาบริการการขนส่งสินค้าได้อย่างครบวงจร ซึ่งทำให้บริษัทฯ จะมีความสัมพันธ์ที่ดีและมีความใกล้ชิดกับลูกค้าที่เป็นสายการเดินเรือหลักต่างๆ มากขึ้น

2.3.2 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

เนื่องจากที่ตั้งท่าเรือของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในทำเลที่มีความสะดวกในการขนส่งสินค้าของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในการขนส่งสินค้าที่ทำเรือของบริษัทฯ เนื่องจากท่าเรือของบริษัทฯ อยู่ใกล้กับสะพานภูมิพล หรือ สะพานวงแหวนอุตสาหกรรมโดยมีระยะห่างจากท่าเรือของบริษัทฯ เพียงประมาณ 400 เมตร โดยสะพานภูมิพลและถนนวงแหวนอุตสาหกรรมสามารถเชื่อมการขนส่งระหว่าง ถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ของกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ จึงทำให้บริษัทฯ มีลูกค้าที่หลากหลายโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงลูกค้ากลุ่มใดเป็นพิเศษ กลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ (1) กลุ่มลูกค้าที่เป็นสายการเดินเรือขนาดใหญ่ และ (2) กลุ่มผู้นำเข้าและผู้ส่งออก โดยสัดส่วนรายได้ของบริษัทฯ จะมาจากกลุ่มลูกค้าที่เป็นสายการเดินเรือขนาดใหญ่ประมาณร้อยละ 65 และมาจากกลุ่มผู้นำเข้าและผู้ส่งออกประมาณร้อยละ 35 ของรายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์

กลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ ที่เป็นสายการเดินเรือขนาดใหญ่ของบริษัทฯ เป็นสายการเดินเรือระหว่างประเทศชั้นนำของโลก เช่น สายเรือมิตซูชิ โอเอสเค ไลน์ (Mitsui O.S.K Line) สายเรือเอพีเอ็ม เมอร์ส ไลน์ (APM-Maersk Line) สายเรือเอ็มทีที ชิปปิง (MTT Shipping Line) สายเรือฮุนได (Hyundai Merchant Marine Line) สายเรือ MYSC (Malaysia Shipping Corporation Line) เป็นต้น โดยลูกค้ากลุ่มนี้จะมีทั้งลูกค้าสายเรือประจำเส้นทางที่มีกรุงเทพฯ เป็นจุดหมายหนึ่งของสายเรือ ซึ่งลูกค้ากลุ่มนี้จะมีตารางเวลาประจำในการเข้ามาใช้บริการท่าเรือของบริษัทฯ และเรือที่เข้ามาใช้บริการจะเป็นเรือขนส่งสินค้าประเภทเรือฟิเตอร์ และลูกค้ากลุ่มสายเรือที่ใช้บริการเรือบาร์จของบริษัทฯ ในการเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางน้ำ

ในส่วนของกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้นำเข้าจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่มีโรงงานหรือโกดังสินค้าอยู่บนถนนปู่เจ้าสมิงพราย เช่น กลุ่มโรงงานประกอบรถยนต์ กลุ่มโรงงานผลิตเหล็ก กลุ่มผู้นำเข้าสินค้าสำหรับนำมาขายในประเทศ ซึ่งกลุ่มลูกค้าเหล่านี้เป็นกลุ่มลูกค้าที่ขนส่งสินค้านำเข้าเพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนในการผลิตหรือประกอบ หรือการนำเข้าสินค้าเพื่อนำมากระจายสินค้าในประเทศไทย

ในส่วนของกลุ่มลูกค้าส่งออกที่สำคัญของบริษัท จะเป็นกลุ่มผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร โดยสินค้าที่สำคัญซึ่งใช้ท่าเรือของบริษัทในการส่งออกสินค้าจะเป็นสินค้าประเภทแป้งมันสำปะหลัง ข้าว ซึ่งส่วนมากถูกขนส่งมาเป็นกระสอบ (Bag) จากจังหวัดสระบุรีและนครราชสีมาโดยรถบรรทุกมาที่ท่าเรือของบริษัท ผู้ประกอบการด้านสินค้าการเกษตรข้างต้นมักจะใช้บริการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (CFS stuffing) ของบริษัท เพิ่มเติมด้วย

2.3.3 ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ในบริเวณใกล้เคียงกับบริษัทฯ

ท่าเทียบเรือสินค้าหลักที่มีให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์แก่บุคคลและบริษัททั่วไปในเขตกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงมีดังนี้

- 1) ท่าเรือกรุงเทพฯ (หรือท่าเรือคลองเตย) ซึ่งบริหารโดยภาครัฐผ่านการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในเขตกรุงเทพฯ ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย เปิดให้บริการมาเป็นเวลามากกว่า 10 ปี
- 2) ท่าเรือไทยพรอสเพริตีเทอร์มินอล ซึ่งเป็นท่าเรือที่ร่วมลงทุนระหว่างกลุ่มผู้ถือหุ้นของ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) (กลุ่มโหวงฮก) และกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) โดยท่าเรือดังกล่าวตั้งอยู่บนถนนปู่เจ้าสมิงพราย เปิดให้บริการมาเป็นเวลามากกว่า 10 ปีแล้ว เป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าของเรือปูนซีเมนต์ไทยเป็นหลัก
- 3) ท่าเรือปุเจ้าคอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ซึ่งเป็นท่าเรือที่ร่วมลงทุนระหว่าง บริษัท อาร์ ซี แอล โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ที เอส ขนส่งและโลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ บริษัท ไทยชูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน) บริษัทดังกล่าวเพิ่งเริ่มเปิดดำเนินการโดยจดทะเบียนจัดตั้งกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2559 ท่าเรือปุเจ้าคอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล เป็นท่าเรือที่มีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับท่าเรืออื่นๆ
- 4) ท่าเรือบีเอ็มทีแปซิฟิก ซึ่งเป็นท่าเรือที่ร่วมลงทุนระหว่าง 1) บริษัท บางกอก โมเดอร์น เทอร์มินอล จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการบริหารงานท่าเทียบดังกล่าว 2) บริษัท อีสเทอน มาริไทมส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่รับเป็นตัวแทนผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของในการดำเนินพิธีการศุลกากร (Shipping Agent) และ 3) บริษัท พีไอแอล เอ็นเตอร์ไพรส์ ฟิทีอี จำกัด (จดทะเบียนในประเทศไทยสิงคโปร์) ซึ่งเป็นสายการบินเรือระหว่างประเทศขนาดใหญ่ซึ่งดำเนินการเดินเรือภายใต้ชื่อ "PIL" ท่าเรือดังกล่าวตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา
- 5) ท่าเรือสุขสวัสดิ์เทอร์มินอล เป็นท่าเรือที่เพิ่งเปิดดำเนินการในช่วงปลายปี 2559 โดยท่าเรือดังกล่าวลงทุนโดย บริษัท สยามแก๊ส แอนด์ ปีโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) และดำเนินการโดย ริเวอร์ พอร์ต อินเวสเมนต์ ฟิทีอี ลิมิเตด สิงคโปร์ ซึ่งท่าเรือดังกล่าวตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา
- 6) ท่าเรือยูนิไทย เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่บนถนนท้ายบ้าน ตำบลปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ ตั้งอยู่ใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยาและตั้งอยู่ก่อนข้ามไกลจากเส้นทางขนส่งหลักๆ ที่สามารถเชื่อมเข้าสู่ส่วนกลางของกรุงเทพฯ ได้ โดยเป็นท่าเรือที่เปิดดำเนินการมานานเกือบ 20 ปี

ท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์หลักที่บริหารจัดการโดยบริษัทเอกชนจะมีเพียง 4 รายคือ 1) บริษัทฯ 2) ท่าเรือไทยพรอสเพอริตี เทอมินอล 3) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก และ 4) ท่าเรือยูนิไทย ทั้งนี้ มีท่าเรืออีก 2 ท่าคือ ท่าเรือปุเจ้าคอนเทนเนอร์ เทอมินอล และท่าเรือสุขสวัสดิ์ เทอมินอล ซึ่งเพิ่งเปิดดำเนินการในช่วงปี 2559 โดยจะยังไม่มีส่วนแบ่งทางการตลาดที่มีนัยสำคัญมากนัก

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้เล่นในตลาดการให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์มีค่อนข้างน้อยรายเนื่องจากอุปสรรคในการเข้ามาในอุตสาหกรรมค่อนข้างสูง (High Barrier to Entry) อันเป็นผลมาจากพื้นที่ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นท่าเรือในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลค่อนข้างจำกัด และการลงทุนในการสร้างท่าเรือที่มีขนาดใหญ่พอที่จะสามารถให้บริการในเชิงพาณิชย์แก่บุคคลและบริษัททั่วไปได้ค่อนข้างสูง นอกจากนี้การให้บริการท่าเรือยังต้องใช้ความรู้ทางธุรกิจและการดำเนินงานที่ค่อนข้างเฉพาะโดยผู้บริหารต้องมีความเข้าใจในธุรกิจเดินเรือและธุรกิจท่าเรืออย่างดี

ส่วนแบ่งทางการตลาด (market share) สำหรับท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลโดยวัดจากปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Container Throughput) สำหรับในปี 2559 คาดว่ามีปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่ารวมทั้งปีทั้งหมดประมาณ 1.95 ล้านที่อียู โดยท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด โดยจากข้อมูลสถิติเผยแพร่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่ารวมในปี 2559 ประมาณ 1.50 ล้านที่อียู เนื่องจากเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้ หากพิจารณาเฉพาะท่าเรือที่ดำเนินการโดยบริษัทเอกชน ท่าเรือสหไทยจะเป็นท่าเรือที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดสูงที่สุดในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยคาดว่าท่าเรือสหไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดสำหรับปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศผ่านท่า (International Throughput) ทั้งหมดในปี 2559 ประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าทั้งหมดโดยไม่รวมท่าเรือกรุงเทพ

2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.4.1 การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

2.4.1.1 พื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการท่าเรือเชิงพาณิชย์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ประกอบกิจการท่าเรือสหไทยซึ่งตั้งอยู่ที่ ถนนปุเจ้าสมิงพราย อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 121 ไร่ โดยที่ดินเหล่านี้บริษัทฯ ทำการเช่ามาทั้งหมด โดยบริษัทฯ ทำการเช่ามาจากบุคคลที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องกันจำนวนหลายราย โดยมีรายละเอียดของที่ดินที่ทำการเช่า ดังนี้

รายการ	พื้นที่หมายเลข 1	พื้นที่หมายเลข 2	พื้นที่หมายเลข 3
ขนาดพื้นที่	ที่ดินขนาด 25-1-25 ไร่	ที่ดินขนาด 41-1-11 ไร่	ที่ดินขนาด 8-1-29 ไร่
ผู้ให้เช่า	บจ. แอดทู-ลัม	บจ. รีเวอร์ แพลทโท บจ. แพลททินัม ทาวเวอร์ บจ. บริดจ์ แอนด์ รีเวอร์ บจ. นัธธิง เบ็ทเทอร์	บจ. พระประแดง เรียวลิตี้
การใช้ประโยชน์	พื้นที่สำหรับเทอร์มินอล 1 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือฟิเตอร์ 1 ท่า พื้นที่ลานพักตู้คอนเทนเนอร์ พื้นที่ตั้งสำนักงานบริษัทฯ พื้นที่ตั้ง	พื้นที่สำหรับท่าเทียบเรือบาร์จ 2 ท่า และลานพักตู้คอนเทนเนอร์ และพื้นที่สำหรับลานล้างและ	พื้นที่สำหรับลานพักตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือบาร์จ

รายการ	พื้นที่หมายเลข 1	พื้นที่หมายเลข 2	พื้นที่หมายเลข 3
	สำนักงานศุลกากร และพื้นที่ตั้งโกดังเก็บสินค้าสำหรับลูกค้า	ซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot)	
อายุสัญญาเช่าปัจจุบัน ²	20 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 31 ธันวาคม 2580	3 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 มิถุนายน 2562	3 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 มิถุนายน 2562
สิทธิในการต่ออายุสัญญาเช่า	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่ โดยสามารถต่อได้ครั้งละ 3 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่ โดยสามารถต่อได้ครั้งละ 3 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง

รายการ	พื้นที่หมายเลข 4	พื้นที่หมายเลข 5	พื้นที่หมายเลข 6
ขนาดพื้นที่	ที่ดินขนาด 18-2-95 ไร่ ¹	ที่ดินขนาด 12-0-0 ไร่	ที่ดินขนาด 15-1-73 ไร่
ผู้ให้เช่า	บจ. เอ็มซี พรอพเพอร์ตี้	บจ. เอ็มซี พรอพเพอร์ตี้	บมจ. สหไทย สติลไพพ์
การใช้ประโยชน์	พื้นที่ส่วนของโกดังเก็บสินค้า (Domestic warehouse) และพื้นที่ลานวางตู้คอนเทนเนอร์เขตปลอดอากร (Free-zone yard)	พื้นที่สำหรับบริการ CFS	โกดังเก็บสินค้าในเขตปลอดอากร (Free-zone warehouse)
อายุสัญญาเช่าปัจจุบัน ²	15 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 พฤศจิกายน 2575	3 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 กันยายน 2562	5 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 ธันวาคม 2564 โดยปัจจุบัน บริษัทฯ ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงเพื่อต่ออายุสัญญาเช่าช่วง กับผู้ให้เช่าช่วงออกไปจนถึงปี 2575 เรียบร้อยแล้ว (บมจ. สหไทย สติลไพพ์ เป็นผู้เช่าที่ดินจากบุคคลภายนอกและปล่อยเช่าที่ดินดังกล่าวให้กับบริษัทฯ)
สิทธิในการต่ออายุสัญญาเช่า	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่

หมายเหตุ: 1. เป็นการเช่าที่ดินพร้อมอาคารคลังสินค้าบนที่ดิน

2. รายละเอียดความคืบหน้าในการเจรจาต่ออายุสัญญาเช่าที่ดินสามารถดูได้ในหัวข้อ 3. ปัจจัยความเสี่ยง

รูปภาพแสดงพื้นที่ภายในท่าเรือสหไทย



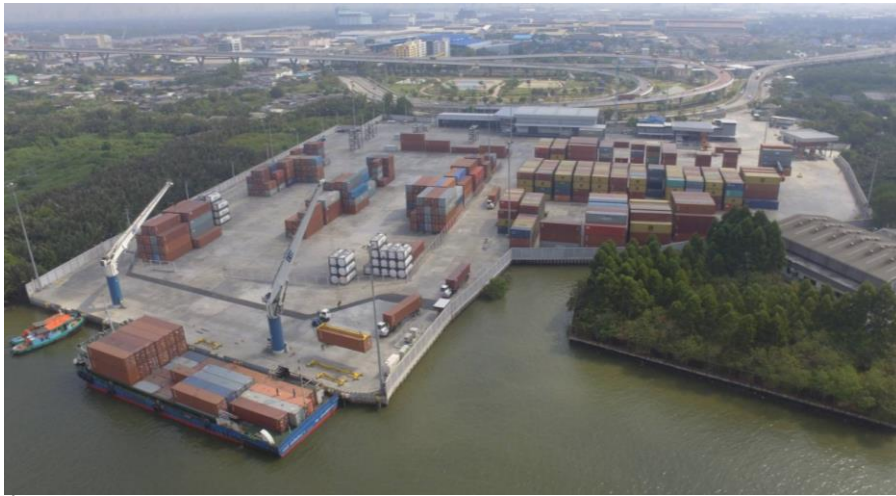
ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

ทั้งนี้ บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot) ในพื้นที่หมายเลข 2 ในปัจจุบัน จะถูกย้ายไปให้บริการที่ BCDS เมื่อมีการก่อสร้างลานล้างและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ของ BCDS เสร็จสิ้น โดยเป็นพื้นที่ติดถนนกาญจนาภิเษกโดยอยู่ห่างจากท่าเรือสหไทยประมาณ 2.5 กิโลเมตร โดยพื้นที่ในปัจจุบันที่ใช้ให้บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่ท่าเรือสหไทยจะถูกเปลี่ยนไปใช้เป็นพื้นที่ลานวางตู้คอนเทนเนอร์สำหรับเรือบาร์จ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทำการเช่าพื้นที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับบริษัท เค 2 แหลมฉบังพร็อพเพอร์ตี้ จำกัด เนื้อที่ประมาณ 10 ไร่ ซึ่งใช้ในการพักตู้คอนเทนเนอร์เพื่อสนับสนุนธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและโรงงานหรือโกดังของลูกค้าในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง โดยสัญญาเช่าปัจจุบันมีอายุ 1 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

2.4.1.2 พื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการท่าเรือเชิงพาณิชย์ของบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด (BBT)

รูปภาพแสดงท่าเรือ BBT

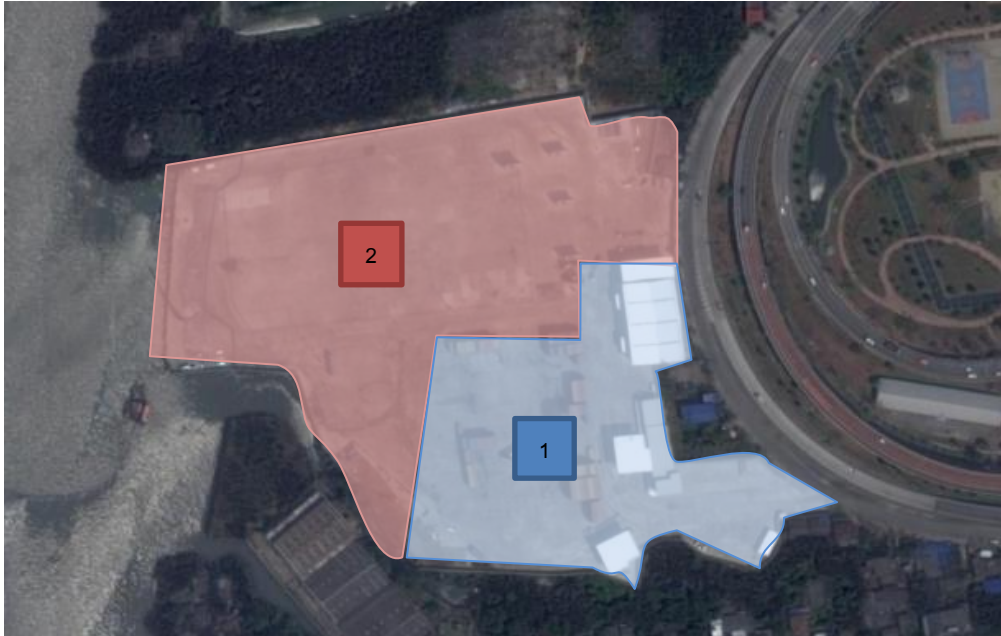


ที่มา : บริษัทฯ

BBT ประกอบกิจการท่าเรือบาร์จ 1 แห่งโดยตั้งอยู่ที่ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 39 ไร่ หรือ 62,400 ตารางเมตรอยู่ห่างจากท่าเรือสหไทยประมาณ 1.9 กิโลเมตร ซึ่งจะใช้สำหรับให้บริการท่าเรือบาร์จและลานวางตู้คอนเทนเนอร์สำหรับท่าเรือบาร์จทั้งหมด โดยที่ดินเหล่านี้ มีที่ดินที่ BBT เป็นเจ้าของ เนื้อที่ประมาณ 14 ไร่ 16.6 ตารางวา หรือ 22,466 ตารางเมตร (พื้นที่หมายเลข 1) และที่ดินที่ BBT ทำการเช่ามาจากบุคคล ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันจำนวนหลายรายเนื้อที่รวมประมาณ 25 ไร่ 1 งาน 89 ตารางวา หรือ 40,756 ตารางเมตร (พื้นที่ หมายเลข 2) โดยมีรายละเอียดของที่ดินที่ทำการเช่า ดังนี้

รายการ	แปลงที่ 1	แปลงที่ 2	แปลงที่ 3
ขนาดพื้นที่	ที่ดินขนาด 10-0-70 ไร่	ที่ดินขนาด 3-1-1 ไร่	ที่ดินขนาด 12-0-18 ไร่
ผู้ให้เช่า	บุคคลธรรมดา	บุคคลธรรมดา	บุคคลธรรมดา
การใช้ประโยชน์	พื้นที่สำหรับท่าเทียบเรือ บาร์จ ของ BBT	พื้นที่สำหรับท่าเทียบเรือ บาร์จ ของ BBT	พื้นที่สำหรับท่าเทียบเรือ บาร์จ ของ BBT
อายุสัญญาเช่า	30 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่า วันที่ 31 กรกฎาคม 2588	30 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่า วันที่ 31 กรกฎาคม 2588	30 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่า วันที่ 30 มิถุนายน 2588
สิทธิในการต่ออายุ สัญญาเช่า	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้อง แจ้งความประสงค์ต้องการเช่า ต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้อง แจ้งความประสงค์ต้องการเช่า ต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่

รูปภาพแสดงพื้นที่ภายในท่าเรือ BBT



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

2.4.1.3 พื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการลานตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด (BCDS)

BCDS ซื้อที่ดินสำหรับใช้เป็นพื้นที่ที่จะใช้ในการประกอบธุรกิจจาก บริษัท เอ็มซี พรอพเพอร์ตี้ จำกัด ตามสัญญาจะซื้อขายที่ดินจำนวน 36 ไร่ 2 งาน 6 ตารางวา โดยที่ดินดังกล่าวมีพื้นที่ติดกับถนนกาญจนาภิเษกอยู่ห่างจากท่าเรือสหไทยประมาณ 2.5 กิโลเมตร โดยมีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินไปแล้วในเดือนกรกฎาคม 2560

รูปภาพแสดงสถานที่ตั้งของพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทในเครือ



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

2.4.2 การใช้บริการจากบุคคลภายนอกที่สำคัญ (Outsourcing)

2.4.2.1 บริการบุคลากรสำหรับการขุดร่อนน้ำหน้าท่าเรือ

บริษัท จำเป็นต้องรักษาความลึกของร่องน้ำหน้าท่าเรือให้มีความลึกอยู่ที่ไม่ต่ำกว่า 8 เมตรจากระดับน้ำต่ำสุดอยู่เสมอ โดยบริษัท มีเรือขุดร่อนน้ำเป็นของบริษัท เอง แต่บริษัท ใช้การจ้างผู้รับเหมาเพื่อให้ส่งบุคลากรมาดำเนินการใช้เรือขุดเพื่อขุดร่อนน้ำดังกล่าวให้แก่บริษัท ซึ่งบริษัทที่ให้บริการดังกล่าวมีจำนวนหลายราย ดังนั้นบริษัท ไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงบริษัทใดบริษัทหนึ่งในการจัดหาบริการดังกล่าว

2.4.2.2 บริการบุคลากรสำหรับการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ บรรจุ หรือนำของออกจากตู้คอนเทนเนอร์ และ บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์

บริษัท ใช้บริการจัดหาบุคลากรจากภายนอกในระดับปฏิบัติการเพื่อใช้ในกระบวนการต่างๆในท่าเรือของบริษัท ในหลายกิจกรรม เช่น ตรวจสอบและจัดบันทึกข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือของบริษัท เช่น การจัดบันทึกเลข ตู้คอนเทนเนอร์ การตรวจสอบสภาพตู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้บริษัท ยังใช้บริการดังกล่าวในกระบวนการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ บริการนำของออกจากตู้คอนเทนเนอร์ บริการตรวจเช็คความครบถ้วนของตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลงเรือสินค้า (Tally) และบริการซ่อมแซมและล้างทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์ โดยบริษัท จะมีพนักงานของบริษัท เองในการควบคุมการทำงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการเหล่านี้ ซึ่งบริษัทที่ให้บริการดังกล่าวมีจำนวนหลายราย ดังนั้นบริษัท ไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงบริษัทใดบริษัทหนึ่งในการจัดหาบริการดังกล่าว

2.4.3 การจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สำคัญ

2.4.3.1 เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สำคัญในบริเวณท่าเรือ

เครื่องจักรที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท คือ เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบริษัท สามารถสั่งซื้อเครนยกมือสองจากท่าเรือกรุงเทพ หรือสามารถสั่งซื้อโดยตรงจากผู้ผลิตในต่างประเทศได้ โดยผู้ผลิตเครนยกตู้คอนเทนเนอร์มีจำนวนหลายราย ดังนั้นบริษัท จึงไม่ต้องพึ่งพิงบริษัทใดบริษัทหนึ่งในการจัดหาเครื่องจักรดังกล่าว โดยเครนยกตู้คอนเทนเนอร์จะมีอายุการใช้งานที่ค่อนข้างนาน ประมาณ 30 ปี ถึง 40 ปี ซึ่งเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท มีอายุคงเหลือประมาณ 10 ปี - 20 ปี โดยเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัท ใช้ในบริเวณท่าเรือจะมี 4 รูปแบบคือ

ก.) เครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบเลื่อนแนวตรง (Gantry Crane)



ที่มา : บริษัท

ข.) เครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบหมุน (Jib Crane)



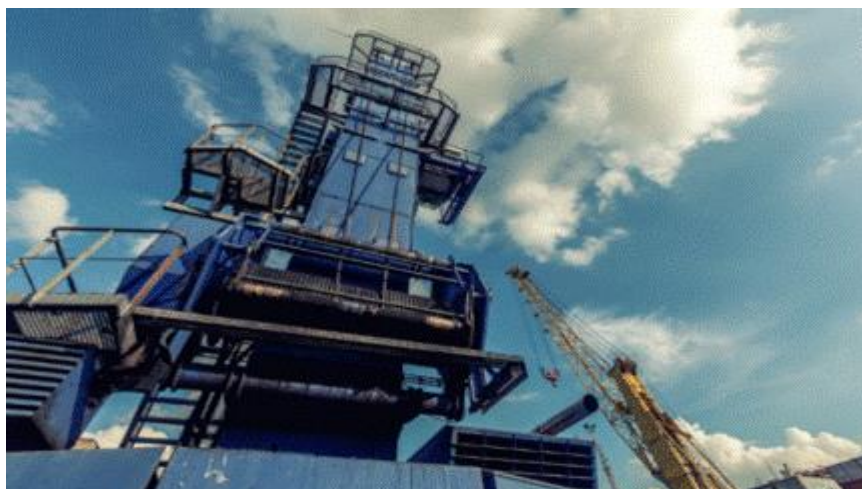
ที่มา : บริษัทฯ

ค.) เครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์แบบติดล้อ (Rubber-tired Gantry Crane: RTG)



ที่มา : บริษัทฯ

ง.) เครนหน้าท่าแบบเคลื่อนที่ (Mobile Harbor Crane)



ที่มา : บริษัทฯ

เครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบเลื่อนแนวตรง (Gantry Crane) ของท่าเรือสทไทยมีจำนวน 2 เครื่อง ซึ่งใช้สำหรับการยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลงจากเรือฟิเตอร์ โดยสามารถเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ได้มีประสิทธิภาพและกำหนดตำแหน่งการวางตู้คอนเทนเนอร์ได้ง่าย เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์จะถูกล็อกไว้กับแขนของเครนและเลื่อนเข้าออกตามรางที่ติดตั้งไว้ที่แขนของเครน นอกจากนี้ยังลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์จะไม่แกว่งไปมาระหว่างการยก นอกจากนี้บริษัทฯ ใช้เครนยกตู้คอนเทนเนอร์หน้าท่าแบบเคลื่อนที่ (Mobile Harbor Crane) อีกจำนวน 1 เครื่อง ในท่าเรือฟิเตอร์เพื่อใช้เสริมการทำงานของเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบเลื่อนแนวตรงในช่วงที่มีปริมาณการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่มีจำนวนมาก โดยเครนดังกล่าวมีความยืดหยุ่นในการทำงานเนื่องจากสามารถเคลื่อนที่ได้ในลักษณะเหมือนรถเครน จึงสามารถเคลื่อนที่ไปมาเพื่อช่วยเสริมการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ตามจุดต่างๆ ในบริเวณหน้าท่าเรือฟิเตอร์ได้

เครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบหมุน (Jib Crane) ของท่าเรือสทไทยมีจำนวน 2 เครื่อง ซึ่งใช้สำหรับการยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลงจากเรือบาร์จ เนื่องจากเรือบาร์จเป็นเรือขนาดเล็กและปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกไม่มากนัก โดยเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบหมุนจะประจำอยู่ที่ท่าเรือบาร์จทั้ง 2 แห่งของท่าเรือสทไทย ท่าละ 1 เครื่อง นอกจากนี้ BBT มีเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณหน้าท่าแบบหมุนประจำการอยู่ที่ท่าเรือบาร์จของ BBT ในปัจจุบันอีก 2 เครื่อง

ในส่วนบริเวณลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทฯ ใช้เครนยกตู้คอนเทนเนอร์แบบติดล้อ (RTG) ในท่าเรือสทไทย อีกจำนวน 2 เครื่อง เพื่อการบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ช่วยในการวางตู้คอนเทนเนอร์ซ้อนกันได้หลายชั้น และการยังสามารถยกตู้สินค้าได้ตรงตามตำแหน่ง ทำให้ช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้ในการยกตู้คอนเทนเนอร์ที่ซ้ำซ้อน

อุปกรณ์ที่สำคัญของบริษัทฯ ที่ใช้ในบริเวณท่าเรือ ได้แก่ รถยกตู้คอนเทนเนอร์ทั้งแบบที่ใช้ยกตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (Side Stacker) และที่ใช้ยกตู้คอนเทนเนอร์หนัก (Reach Stacker) โดย Side stacker จะมีรางแนวดิ่งเพื่อใช้ยกตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะสามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ที่อยู่ชั้นบนของกองตู้คอนเทนเนอร์ได้ง่าย ส่วน Reach stacker มีจุดเด่นที่มีขาที่ยาวที่แข็งแรง ทำให้สามารถยกตู้คอนเทนเนอร์หนักได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการใช้ Side stacker และ Reach stacker จะใช้ในการขนย้ายจัดการตู้คอนเทนเนอร์ภายในบริเวณท่าเรือร่วมกับรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ (Yard Truck) โดยรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์จะทำหน้าที่ลากตู้คอนเทนเนอร์ไปมาภายในพื้นที่บริเวณท่าเรือเนื่องจากใช้พลังงานสิ้นเปลืองน้อยกว่าการใช้รถยกตู้คอนเทนเนอร์ในการวิ่งไปมาในพื้นที่บริเวณท่าเรือ ส่วนการยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลง จะใช้รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ในการยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น/ลงรถหัวลาก และใช้ในการจัดเรียงตู้คอนเทนเนอร์วางซ้อนกันตามพื้นที่ที่จัดวางตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ โดยอุปกรณ์เหล่านี้ บริษัทฯ มีทางเลือกในการจัดหาได้จากผู้ผลิตหลายราย โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงผู้ผลิตรายใดรายหนึ่ง

รูปภาพเปรียบเทียบ Reach Stacker (ด้านซ้าย) และ Side Stacker (ด้านขวา)



ที่มา : บริษัทฯ

2.4.3.2 การเช่ารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

สำหรับธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ลูกค้าด้วยรถบรรทุกของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ ไม่มีรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ที่วิ่งขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ภายนอกบริเวณท่าเรือของบริษัทฯ เป็นของตัวเอง โดยบริษัทฯ จัดหาบริการรถลากตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ให้บริการขนส่งรายอื่น ซึ่งลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งสินค้าดังกล่าวของบริษัทฯ จะเป็นลูกค้าที่ต้องการความสะดวกสบายโดยไม่ต้องติดต่อหารถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ด้วยตนเอง

2.4.3.3 เรือบาร์จ

เนื่องจากบริษัทฯ มีให้บริการในการรับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปกลับระหว่างท่าเรือของบริษัทฯ และท่าเรือแหลมฉบังโดยเรือบาร์จ ซึ่งเป็นการเช่าเหมาลำ (Charter) เรือบาร์จจากบริษัทเจ้าของเรือ (Ship Owner) เพื่อนำมาให้บริการดังกล่าว ช่วยลดภาระการลงทุนสำหรับการซื้อเรือที่มีมูลค่าการลงทุนสูงและการบริหารจัดการบุคลากรเพื่อใช้ในการเดินเรือ ตลอดจนการซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือ โดยในปัจจุบันบริษัทฯ มีการเช่าเหมาเรือบาร์จเดือนละประมาณ 15 ลำ และได้ลงทุนซื้ออีกจำนวน 2 ลำ เพื่อช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นและบริหารต้นทุน อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่มีปริมาณตู้สินค้ามากกว่าปกติ บริษัทฯ จะใช้วิธีซื้อพื้นที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือบาร์จ (Slot) เป็นครั้งคราวเพิ่มเติมในลักษณะของการจองตารางเวลาในการใช้เรือบาร์จ โดยจ่ายค่าบริการตามจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำการขนส่ง ซึ่งบริษัทที่ให้บริการเช่าเรือบาร์จมีจำนวนหลายราย ดังนั้น บริษัทฯ ไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงบริษัทใดบริษัทหนึ่งในการจัดหาบริการดังกล่าว

2.5 งานที่ยังไม่ส่งมอบ

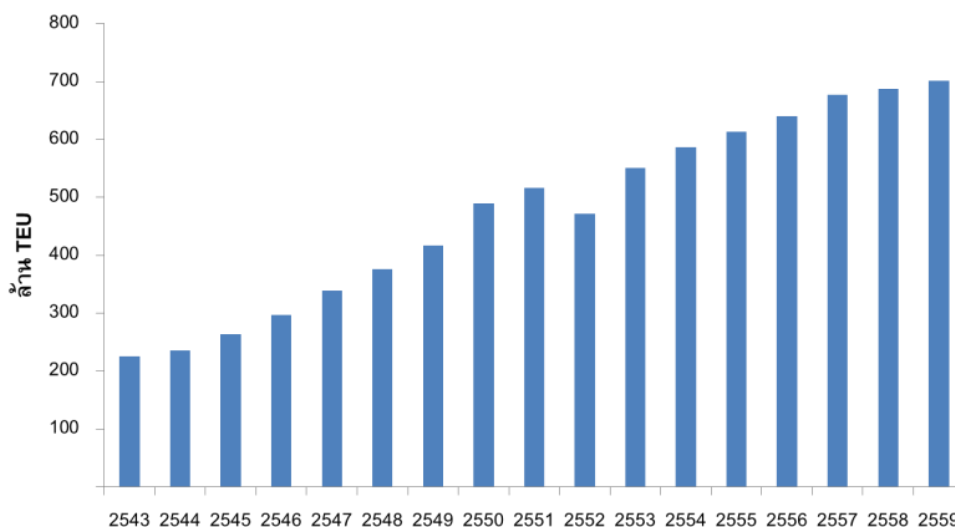
-ไม่มี-

2.6 ภาวะอุตสาหกรรม

ภาพรวมของอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จะเติบโตตามการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้นจากการที่กระบวนการขนส่งสินค้าจะสามารถทำให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Standardization) ถึงแม้ว่าลักษณะสินค้าที่ขนส่งจะแตกต่างกัน ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าผ่านทางเรือ ทางรถบรรทุก และทางรถไฟ สามารถขนส่งเชื่อมโยงต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Intermodal Transportation) ทำให้ง่ายต่อการจัดการการขนส่งสินค้า สามารถป้องกันสินค้าสูญหายในระหว่างการขนส่งได้ในระดับหนึ่งจากการที่สินค้าถูกเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ ป้องกันความเสียหายจากกระบวนการขนส่ง สามารถเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าขึ้นลงยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง สามารถวางแผนการส่งมอบสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนช่วยบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินที่ต้องใช้ในการผลิตสินค้าที่จะต้องส่งมอบในปริมาณคราวละมากๆ ตามคำสั่งซื้อของลูกค้า เนื่องจากสามารถทยอยผลิต และส่งมอบได้ โดยไม่จำเป็นต้องส่งมอบในคราวเดียว ทั้งนี้ ขนาดตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้เป็นมาตรฐานจะมีสองขนาด คือ ขนาดความยาว 20 ฟุต และขนาดความยาว 40 ฟุต

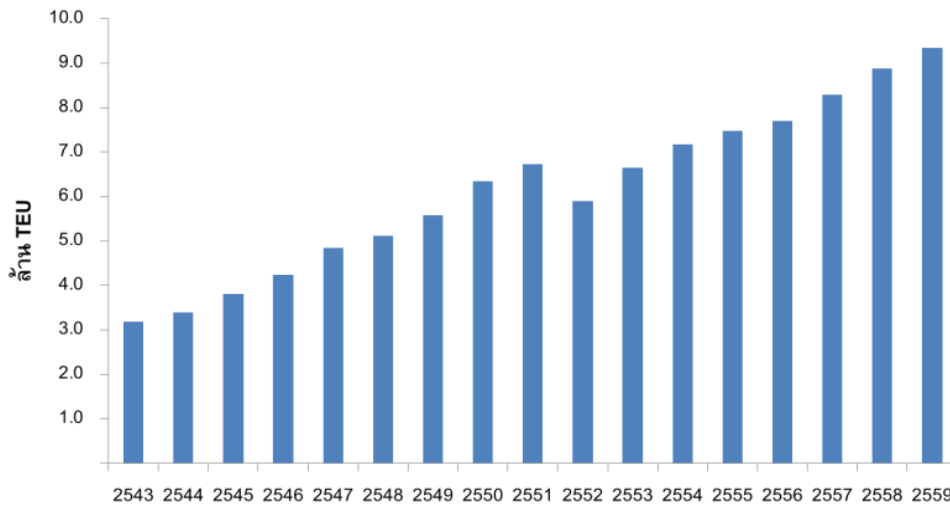
โดยจากข้อมูลของธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา (World Bank) Drewry Maritime Research (บริษัทให้คำปรึกษาและงานวิจัยด้านการเดินเรือและการขนส่งทางทะเลชั้นนำระดับโลก) และสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) พบว่า ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือ (Container Throughput) ของท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก 17 ปีย้อนหลังระหว่างปี 2543 - 2559 เติบโตด้วยอัตราร้อยละ 7.37 ต่อปี (CAGR) จากปี 2543 ที่มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือรวมทั้งหมดประมาณ 224.77 ล้านที่ียู เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 701.42 ล้านที่ียูในปี 2559 โดยปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือ (Container Throughput) ของท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศไทย 18 ปีย้อนหลังระหว่างปี 2543 - 2560 เติบโตในทิศทางเดียวกันกับการเติบโตของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือของโลกด้วยอัตราร้อยละ 6.79 ต่อปี (CAGR) จากปี 2543 ที่มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือรวมทั้งหมดประมาณ 3.18 ล้านที่ียู เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 9.71 ล้านที่ียู ในปี 2560

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือ (Container Throughput) ทั่วโลก



ที่มา : World Bank, Drewry Maritime Research

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือ (Container Throughput) ของประเทศไทย

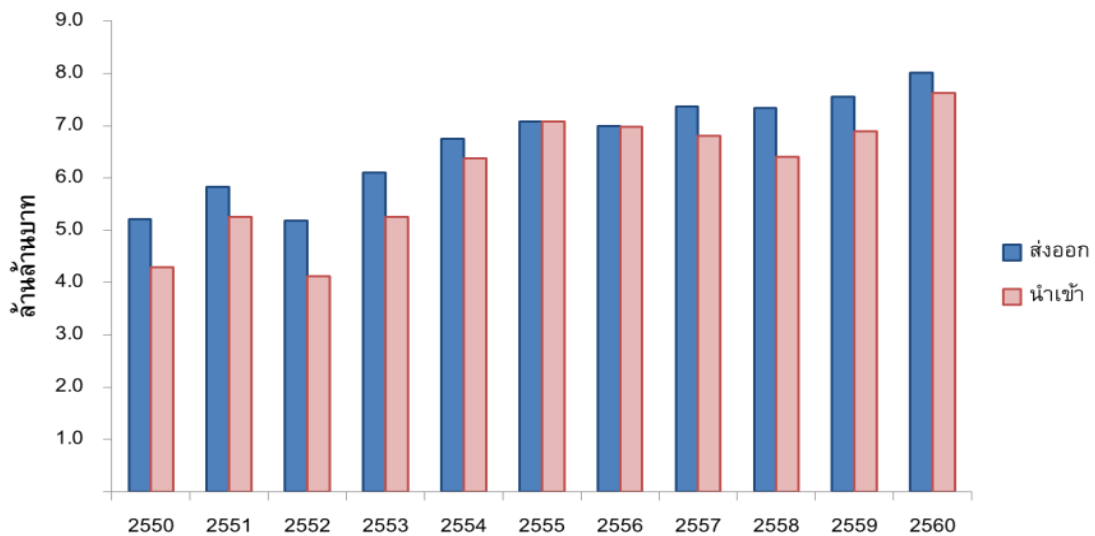


ที่มา : World Bank, BSAA

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จะเติบโตตามปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งจะขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าระหว่างประเทศ โดยจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่าปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยซึ่งพิจารณาจากมูลค่าการนำเข้าสินค้าและการส่งออกสินค้าของประเทศไทย 10 ปีย้อนหลังระหว่างปี 2550 - 2560 เติบโตในอัตราร้อยละ 5.91 (การนำเข้า) และอัตราร้อยละ 4.39 (การส่งออก) ตามลำดับ โดยมูลค่าการนำเข้าสินค้าและการส่งออกสินค้านรวมของประเทศไทยเติบโตในอัตราร้อยละ 5.10

ทั้งนี้ โดยข้อมูลจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของประเทศไทยปี 2560 อยู่ที่ประมาณ 15.45 ล้านล้านบาท โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าและการนำเข้าสินค้านรวมสำหรับปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 101.22 ซึ่งจะเห็นว่าการส่งออกสินค้าและการนำเข้าสินค้าเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญมากต่อภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยในอนาคต การค้าขายระหว่างประเทศจะยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจไทยและคาดว่าจะมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแนวโน้มปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศที่จะเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้จากแนวโน้มในการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในโลกให้เป็นหนึ่งเดียว (Globalization) โดยสำหรับประเทศไทยเองมีการจัดทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) กับประเทศคู่ค้ามากมาย อีกทั้งประเทศไทยยังเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community : AEC) โดยเพิ่มมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการเมื่อ 1 มกราคม 2559 ซึ่งการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของแผน “AEC Blueprint 2025” นอกจากนี้ ตามร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - พ.ศ.2564) การเพิ่มปริมาณการส่งออกยังเป็นเป้าหมายหลักเป้าหมายหนึ่งของประเทศไทยสำหรับยุทธศาสตร์การสร้างเสริมความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่จะผลักดันการเติบโตของการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศของไทยเพิ่มมากขึ้น

มูลค่าการนำเข้าและการส่งออกของประเทศไทย



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

การเติบโตของอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์นอกจากจะถูกขับเคลื่อนด้วยการเติบโตของปริมาณการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นแล้ว ยังเติบโตด้วยการที่แนวโน้มการขนส่งสินค้าทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย ถูกทำให้ อยู่ในลักษณะของการใช้ตู้คอนเทนเนอร์มากขึ้น (Containerisation) เนื่องจากการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์มีประสิทธิภาพ และง่ายต่อการบริหารจัดการ

ปัจจัยเชิงมหภาคที่จะเป็นตัวขับเคลื่อนปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศไทยในอนาคตอันจะเป็นผลดีต่อธุรกิจท่าเทียบเรือขนสินค้าในประเทศไทยมีหลายปัจจัย แต่ปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือการที่ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ตรงศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน มีชายฝั่งติดทะเลซึ่งสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก ทำให้สามารถเชื่อมการขนส่งได้ครบทั้ง 3 ช่องทางคือ ทางบก ทางทะเล ทางอากาศ อีกทั้งยังมีพรมแดนที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเศรษฐกิจสำคัญทั้ง สิงคโปร์ มาเลเซีย จีน และเวียดนาม ทั้งยังเป็นประตูสู่ประเทศที่มีเศรษฐกิจเกิดใหม่ซึ่งกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เช่น พม่า ลาว กัมพูชา ซึ่งทำให้ประเทศไทยมีแนวโน้มสูงที่จะถูกพัฒนาต่อไปเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน

ความพยายามพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของอาเซียนมีให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมทั้งจากการผลักดันของภาครัฐบาลและภาคเอกชน โดยเฉพาะการผลักดันที่มาจากภาครัฐบาลในหลายๆ ด้านเช่น การส่งเสริมผ่านมาตรการทางด้านภาษีโดยการให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีแก่สำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarter : IHQ) และบริษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Center : ITC) ที่จัดตั้งในประเทศไทย หรือการส่งเสริมด้านการลงทุนจากภาครัฐในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟรางคู่ และรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเชื่อมระยะเบี่ยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East – West Economic Corridor - EWEC) และเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC) รวมไปถึงแผนเปิดเส้นทางการค้าระหว่างอาเซียนกับจีนตอนใต้ และกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนผ่านท่าเรือเชียงแสน และแผนพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 เพื่อเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ของประเทศไทย

ทั้งนี้หากมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมการขนส่งและโลจิสติกส์ในเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเสร็จสิ้นทั้งหมด จะทำให้เส้นทางการขนส่งโดยลักษณะทางภูมิศาสตร์มีกรุงเทพฯอยู่ตรงจุดศูนย์กลางซึ่งสามารถเชื่อมต่อมาจากฝั่งตะวันออกตอนล่างของภูมิภาค (เวียดนามตอนล่างและกัมพูชา) และฝั่งตะวันตกตอนล่างของภูมิภาค (พม่า) ผ่านเส้นทาง Southern Corridor เชื่อมต่อจากฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของภูมิภาค (เวียดนามตอนบน) ผ่านเส้นทาง Northeastern Corridor และเชื่อมต่อจากฝั่งตอนเหนือของภูมิภาค (คุนหมิงประเทศจีน) และฝั่งตอนใต้ของภูมิภาค (ชายแดนไทย-มาเลเซีย) ผ่านเส้นทาง North-South Corridor โดยจะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขนผ่านกรุงเทพฯมีมากขึ้น ซึ่งส่งผลดีต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพฯ รวมทั้งธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าที่จะมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่มาจาก/ไปยังพื้นที่ที่เชื่อมต่อมายังกรุงเทพฯจากเส้นทางเศรษฐกิจดังกล่าว

รูปภาพแสดงเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (www.nesdb.go.th)

การส่งเสริมผ่านมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์โดยการจัดงานนิทรรศการและงานแสดงสินค้าระดับโลกต่างๆ ในประเทศไทยเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ในการสร้างภาพลักษณ์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้าของภูมิภาค เช่น งานแสดงสินค้าเฟอร์นิเจอร์ (Thailand International Furniture Fair) ซึ่งจัดโดยกระทรวงพาณิชย์ โดยรวบรวมสินค้าเฟอร์นิเจอร์และงานออกแบบที่มีความโดดเด่นด้านดีไซน์จากทั่วโลกมาจัดแสดงและมีการเปิดให้มีการเจรจาทางการค้าของผู้ประกอบการต่างๆ ภายในงาน โดยงานนิทรรศการที่มีลักษณะดังกล่าวซึ่งจัดโดยกระทรวงพาณิชย์ในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการส่งออกสินค้าในอีกหลายประเภทสินค้าโดยมีการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างๆ สามารถเจรจาธุรกิจได้ภายในงาน เช่น งาน Bangkok International Gift Fair + Bangkok International House ware Faire สำหรับสินค้าประเภทของขวัญและสินค้าของใช้ภายในบ้าน งาน Bangkok Refrigeration, Heating, Ventilation, and Air-Conditioning Fair สำหรับสินค้าประเภทเครื่องปรับอากาศและเครื่องใช้ไฟฟ้า หรืองาน Thailand Gems and Jewelry Fair สำหรับสินค้าประเภทอัญมณีและเครื่องประดับ เป็นต้น

นอกจากปัจจัยมหภาคด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่จะผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้มีการส่งออกและนำเข้าผ่านประเทศไทยมากขึ้นแล้วนั้น ปัจจัยด้านการลงทุนของภาคเอกชนทั้งจากในประเทศและต่างประเทศก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญหนึ่งที่จะผลักดันให้เกิดการผลิตสินค้าในประเทศไทยมากขึ้น นำไปสู่การนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกสินค้าสำเร็จรูปของประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งล้วนแต่ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมท่าเรือขนส่งสินค้าซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการนำเข้าและการส่งออกสินค้าของประเทศไทย

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากุศลอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579 ของกระทรวงอุตสาหกรรม (โมเดลการพัฒนาประเทศไทย 4.0) โดยตั้งเป้าหมายให้เศรษฐกิจไทยถูกขับเคลื่อนด้วยภาคอุตสาหกรรมไทย โดยตั้งเป้าหมายให้มีอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 ต่อปี และการส่งออกขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าการส่งออกยังเป็นตัวขับเคลื่อนหลักในการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทยสำหรับระยะ 20 ปีข้างหน้า โดยจะมาจากการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ 10 กลุ่มที่จะนำประเทศไทยไปสู่การเติบโตสูงอีกครั้ง (S-curve) ซึ่งการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายดังกล่าวจะช่วยเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าของประเทศไทยและจะนำมาซึ่งการเติบโตของการนำเข้าด้วย เนื่องจากการนำเข้าวัตถุดิบมาใช้ผลิตสินค้ามากขึ้น โดยการเติบโตของปริมาณการนำเข้าและปริมาณการส่งออกจะส่งผลดีต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ รวมถึงธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าด้วย

รูปภาพแสดงกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ 10 กลุ่มเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในอนาคตดังกล่าวสามารถ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่คือ

1. กลุ่มอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ซึ่งเป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่แล้ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายผลิต โดยการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรม First S-curve จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลางในลักษณะของการต่อยอด โดยอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve ประกอบไปด้วย
 - 1.1 อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ ซึ่งเป็นการลงทุนการผลิตเครื่องยนต์และชิ้นส่วนเครื่องยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ผลิตชิ้นส่วนความปลอดภัยและประหยัดพลังงาน ผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ Hybrid รถ Electric Vehicles (EV) และยานยนต์ไฟฟ้า
 - 1.2 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ซึ่งเป็นการลงทุนการผลิตอุปกรณ์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเช่น OLED/Flat Panel Display เซ็นเซอร์ (Sensors) อุปกรณ์อัจฉริยะ (Internet of Things/Smart Home Appliance) กล้อง CCTV อุปกรณ์โทรคมนาคม เป็นต้น
 - 1.3 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ได้แก่ การท่องเที่ยวที่สร้างมูลค่า การท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long Stay) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Medical Tourism) เป็นต้น
 - 1.4 การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ ได้แก่ การผลิตสารสกัดจากวัตถุดิบธรรมชาติ สารออกฤทธิ์ (Active Ingredient) จากวัตถุดิบทางธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์จากยางธรรมชาติ (ถั่มม้อย่าง ถั่มมยอนามัย ยางแปรรูป) เป็นต้น
 - 1.5 อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร ได้แก่ อาหารและเครื่องดื่มเสริมสุขภาพ (Functional Foods) อาหารทางการแพทย์ (Medical Food) ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร (Food Supplement) นวัตกรรมอาหาร (Food Innovation) เป็นต้น

2. กลุ่มอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ซึ่งเป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ เนื่องจากกลุ่มอุตสาหกรรมจะมีขีดจำกัดในการเติบโต ไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด โดยการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรม New S-curve จะเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างเข้มข้น ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเติบโตไปในอนาคตสูง โดยอุตสาหกรรมในกลุ่ม New S-curve ประกอบไปด้วย
 - 2.1 อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) ได้แก่ หุ่นยนต์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ กระบวนการฉีดพลาสติก อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ด้านการแพทย์ เป็นต้น
 - 2.2 อุตสาหกรรมการบินและ โลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) ได้แก่ กิจการสาธารณูปโภคและบริการเพื่อการขนส่ง ศูนย์รวมกิจการโลจิสติกส์ทันสมัย การบริการและซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ธุรกิจมูลค่าสูงที่ต้องการความเร็วจากการขนส่งทางอากาศ (Time Sensitive Product) อากาศยานไร้คนขับ (Drone) การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ระบบนำทางและซอฟต์แวร์ต่าง ๆ และสถาบันการศึกษาและอบรมด้านการบิน เป็นต้น
 - 2.3 อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) ได้แก่ อุตสาหกรรมเคมีชีวภาพ ครบวงจร เคมีชีวภาพและพลาสติกชีวภาพ (Bio-Chemical/Bioplastic) การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy)
 - 2.4 อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) ได้แก่ สมอกลฝังตัว (Embedded Software) ซอฟต์แวร์ช่วยในการบริหารจัดการ (Enterprise Software) เนื้อหาดิจิทัล (Digital Content) ธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้บริโภค (Consumer insight Analytics and Data Center) ระบบประมวลผลกลุ่มเมฆ (Cloud Computing) ระบบความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ (Cyber Security) เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตเชื่อมต่ออุปกรณ์ (Internet of Thing) เมืองอัจฉริยะ (Smart City) สื่อและอนิเมชันสร้างสรรค์ (Creative Media and Animation)
 - 2.5 อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) ได้แก่ การบริการทางการแพทย์ การแพทย์ทางไกลผ่าน ICT เพื่อการติดตาม รักษา วินิจฉัย และรักษา การผลิตเครื่องมือแพทย์ ผลิตภัณฑ์สำหรับผู้สูงอายุ การผลิตยาประเภทชีววัตถุต้นแบบ (Biologic) ชีววัตถุคล้ายคลึง (Biosimilar) และการผลิตยาสมุนไพร

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้งหมด 10 กลุ่มข้างต้นเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตสินค้าเป็นหลักอยู่ 6 กลุ่มอุตสาหกรรมคือ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ และกลุ่มอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ซึ่งการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวจะเป็นกลไกเพิ่มปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเหล่านี้ในอนาคต

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาเข้าแยกตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง	ปี 2556		ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ
ทางเรือ	87,391	87.04	93,070	87.81	95,743	85.64	103,087	86.39
ทางรถไฟ	7	0.01	4	0.00	2	0.00	1	0.00
ทางรถ	12,723	12.67	12,629	11.92	15,749	14.09	15,912	13.34
ทางเครื่องบิน	282	0.28	287	0.27	298	0.27	318	0.27
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่นๆ	1	0.00	1	0.00	2	0.00	3	0.00
รวม	100,404	100.00	105,991	100.00	111,793	100.00	119,321	100.00

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดยกระทรวงคมนาคมจากข้อมูลของกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาออกแยกตามรูปแบบการขนส่ง

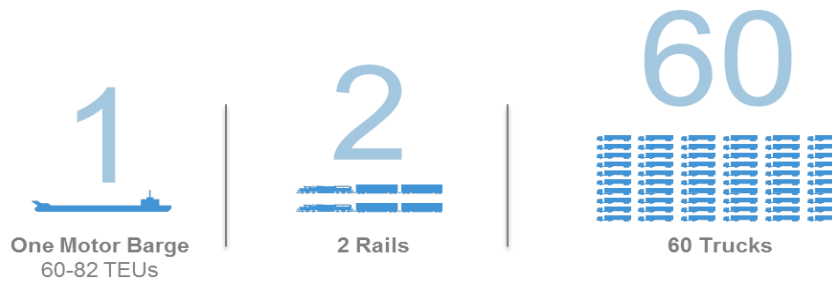
รูปแบบการขนส่ง	ปี 2556		ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ
ทางเรือ	98,696	87.65	111,223	87.85	106,361	86.18	106,139	86.18
ทางรถไฟ	90	0.08	76	0.06	124	0.10	221	0.18
ทางรถ	13,419	11.92	14,896	11.77	16,548	13.41	16,381	13.30
ทางเครื่องบิน	397	0.35	409	0.32	390	0.32	418	0.34
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	112,603	100.00	126,604	100.00	123,423	100.00	123,159	100.00

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดยกระทรวงคมนาคมจากข้อมูลของกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

จากข้อมูลสถิติของกระทรวงคมนาคมพบว่ารูปแบบการขนส่งสินค้านำเข้าและขนส่งสินค้าส่งออกของประเทศไทยอยู่ในรูปแบบการขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าของประเทศไทยของปี 2559 ในรูปแบบการขนส่งทางเรือคิดเป็นร้อยละประมาณ 86.39 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด และปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกของประเทศไทยของปี 2559 ในรูปแบบการขนส่งทางเรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 86.18 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด เนื่องจากการขนส่งในรูปแบบทางเรือเป็นวิธีการขนส่งที่ต้นทุนถูกที่สุด โดยประเทศไทยมีพื้นที่ซึ่งเชื่อมต่อกับทะเลจึงมีความสามารถในการสร้างท่าเรือขนส่งสินค้า อีกทั้งประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ค่อนข้างได้เปรียบสำหรับการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ ดังนั้นการเจริญเติบโตของการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศไทยจะส่งผลดีต่อธุรกิจการขนส่งทางเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมากที่สุด

ท่าเรือขนส่งสินค้าที่เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal) ที่สำคัญของประเทศไทยมี 2 ท่าเรือหลักคือ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ โดยปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Container Throughput) ของปี 2559 อยู่ที่ 7.23 ล้านที่อียูและ 1.50 ล้านที่อียูตามลำดับ โดยท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญสำหรับสินค้าส่งออกจากผู้ผลิตและผู้นำเข้าเพื่อใช้ในการผลิตหรือการกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เขตภาคกลาง เขตภาคตะวันออกและเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งจะขนส่งสินค้าเข้าผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้งโดยเรือฟิเตอร์ที่วิ่งตรงมาจากประเทศอื่น หรือขนส่งสินค้าเข้าผ่านทางเรือบาร์จซึ่งขนส่งสินค้าต่อมาจากเรือฟิเตอร์ขนาดใหญ่ที่จอดเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือการขนส่งสินค้าออกผ่านท่าเรือกรุงเทพทั้งโดยเรือฟิเตอร์จากท่าเรือกรุงเทพวิ่งตรงไปที่ประเทศอื่น หรือสินค้าออกซึ่งขนส่งผ่านทางเรือบาร์จจากท่าเรือกรุงเทพเพื่อไปขึ้นเรือฟิเตอร์ขนาดใหญ่ต่อที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ในปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพประสบปัญหาความแออัดอย่างมาก โดยในปี 2559 ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าอยู่ที่ 1.50 ล้านที่อียูซึ่งเกินปริมาณการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสมของท่าเรือกรุงเทพเดิมที่ตั้งอยู่ที่ 1.34 ล้านที่อียูต่อปี ซึ่งแสดงถึงปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในเขตกรุงเทพที่มีค่อนข้างสูงโดยมีท่าเรือให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ

รูปภาพแสดงเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ



ที่มา : บริษัทฯ

นอกจากนี้ สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศนั้น การขนส่งสินค้าทางน้ำยังมีโอกาสในการเติบโตอีกมาก เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่ำที่สุดและในปัจจุบันการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำของประเทศไทยยังมีสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ ที่ส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งมากที่สุดในแง่ของการใช้ทรัพยากรและการปล่อยมลพิษ กล่าวคือเรือบارج 1 ลำสามารถขนส่งตู้สินค้าได้ประมาณ 60 - 82 ที่อยู่ ใช้บุคลากรในการขับเรือบارجประมาณ 7 คน ซึ่งหากขนส่งทางรถบรรทุกจะต้องใช้รถบรรทุกถึง 60 - 82 คันใช้บุคลากรในการขับรถบรรทุก 60 - 82 คน โดยข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งได้เก็บข้อมูลเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศและต้นทุนการขนส่งของการขนส่งในรูปแบบต่างๆ พบว่าในปี 2558 การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนที่ต่ำที่สุดคือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมีต้นทุน 10.00 บาท/ตัน-กิโลเมตร การขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุน 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร การขนส่งทางราง ซึ่งมีต้นทุน 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร โดยสัดส่วนการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 6.63 ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด (คิดจากปริมาณการขนส่ง ล้านตัน-กิโลเมตร) ซึ่งการขนส่งส่วนใหญ่ของประเทศไทยอยู่ในรูปแบบทางถนนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 92.28 ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด (คิดจากปริมาณการขนส่ง ล้านตัน-กิโลเมตร) ซึ่งคาดว่าในอนาคตการขนส่งสินค้าจะเปลี่ยนมาใช้การขนส่งทางน้ำมากขึ้นซึ่งส่งผลดีต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำรวมถึงธุรกิจท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าด้วย

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศและต้นทุนการขนส่งแบ่งตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง (ปี 2558)	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตันต่อปี)	ร้อยละ	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน-กิโลเมตร)	ร้อยละ	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร)
ทางถนน	709.69	87.06	230,600	92.28	2.12
ทางราง	11.56	1.42	2,654	1.06	0.95
ทางน้ำ	93.81	11.50	16,566	6.63	0.65
ทางอากาศ	0.13	0.02	78	0.03	10.00
รวม	815.19	100.00	249,898	100.00	-

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

นอกจากนั้นแล้ว การเริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์อย่างจริงจังของกรมทางหลวงในเรื่องของน้ำหนักบรรทุกสูงสุดจะทำให้มีผู้ประกอบการที่เปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางน้ำแทนการขนส่งทางบกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตามกฎเกณฑ์ของกรมทางหลวงกำหนดให้รถบรรทุกห้ามบรรทุกสินค้าน้ำหนักเกิน 50.5 ตัน ซึ่งทำให้รถบรรทุกที่บรรทุกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์พร้อมกัน 2 ตู้ทำผิดกฎเกณฑ์ดังกล่าว เนื่องจากตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ 1 ตู้ขนาด 1 ที่ยูนัมน้ำหนักโดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 27 ตัน ดังนั้นรถบรรทุกที่เคยขนตู้สินค้าพร้อมกัน 2 ตู้จะต้องเปลี่ยนมาขนตู้สินค้าเพียง 1 ตู้ แต่จะต้องเพิ่มเที่ยวการเดินรถอีก 1 รอบ ซึ่งทำให้ต้นทุนการขนส่งตู้สินค้าสูงขึ้น

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่ระบุในหัวข้อนี้เป็นปัจจัยความเสี่ยงที่บริษัท เห็นว่ามีนัยสำคัญ และอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อฐานะการเงินของบริษัท ผลการดำเนินงานของบริษัท และมูลค่าหุ้นสามัญของบริษัท รวมทั้งอาจส่งผลกระทบต่อผลตอบแทนจากการลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ นอกเหนือจากความเสี่ยงที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัท ยังไม่อาจทราบได้ในขณะนี้ หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัท พิจารณาในขณะนี้แล้ว เห็นว่าไม่มีผลกระทบในสาระสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินของบริษัท ผลการดำเนินงานของบริษัท และมูลค่าหุ้นสามัญของบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยรวม

3.1.1 ความเสี่ยงจากการที่อาจไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาเช่าที่ดินซึ่งใช้ประกอบธุรกิจ

พื้นที่หลักสำหรับประกอบกิจการท่าเรือสหไทยของบริษัท ตั้งอยู่บนพื้นที่ที่บริษัท ทำการเช่าที่ดินจากบุคคลอื่น ซึ่งหากสัญญาเช่าหมดอายุ และบริษัท ไม่สามารถเจรจาเพื่อต่อสัญญาได้หรือบริษัท ถูกยกเลิกสัญญา อาจส่งผลกระทบทำให้บริษัท ไม่สามารถให้บริการแก่ลูกค้าได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยพื้นที่ทั้งหมดของท่าเรือสหไทยตั้งอยู่บนที่ดินที่ทำการเช่ามาทั้งหมดโดยมีอายุสัญญาเช่าในปัจจุบันประมาณ 3 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายการ	พื้นที่หมายเลข 1	พื้นที่หมายเลข 2	พื้นที่หมายเลข 3
ขนาดพื้นที่	ที่ดินขนาด 25-1-25 ไร่	ที่ดินขนาด 41-1-11 ไร่	ที่ดินขนาด 8-1-29 ไร่
ผู้ให้เช่า	บริษัท แอคชู-ลัม จำกัด	บริษัท รีเวอร์ แพล็ตโท จำกัด บริษัท แพล็ตทินัม ทาวเวอร์ จำกัด บริษัท บริดจ์ แอนด์ รีเวอร์ จำกัด บริษัท นัธริง เบ็ทเทอร์ จำกัด	บริษัท พระประแดง เรือลรีดี จำกัด
การใช้ประโยชน์	พื้นที่สำหรับเทอร์มินอล 1 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือฟิเตอร์ 1 ท่า พื้นที่ลานพักตู้คอนเทนเนอร์ พื้นที่ตั้งสำนักงานบริษัท พื้นที่ตั้งสำนักงานศุลกากร และพื้นที่ตั้งโกดังเก็บสินค้าสำหรับลูกค้า	พื้นที่สำหรับท่าเทียบเรือบาร์จ 2 ท่า และลานพักตู้คอนเทนเนอร์ และพื้นที่สำหรับลานล้างและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot)	พื้นที่สำหรับลานพักตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือบาร์จ
อายุสัญญาเช่าปัจจุบัน	20 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 31 ธันวาคม 2580	3 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 มิถุนายน 2562	3 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 มิถุนายน 2562
สิทธิในการต่ออายุสัญญาเช่า	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัท ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัท ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่ โดยสามารถต่อได้ครั้งละ 3 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัท ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่ โดยสามารถต่อได้ครั้งละ 3 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง

รายการ	พื้นที่หมายเลข 4	พื้นที่หมายเลข 5	พื้นที่หมายเลข 6
ขนาดพื้นที่	ที่ดินขนาด 18-2-95 ไร่ ¹	ที่ดินขนาด 12-0-0 ไร่	ที่ดินขนาด 15-1-73 ไร่
ผู้ให้เช่า	บริษัท เอ็มซี พรอพเพอร์ตี้ จำกัด	บริษัท เอ็มซี พรอพเพอร์ตี้ จำกัด	บริษัท สหไทยสตีล ไพพ์ จำกัด (มหาชน)
การใช้ประโยชน์	พื้นที่ส่วนของโกดังเก็บสินค้า (Domestic warehouse) และพื้นที่ลานวางตู้คอนเทนเนอร์เขตปลอดอากร (Free-zone yard)	พื้นที่สำหรับบริการ CFS	โกดังเก็บสินค้าในเขตปลอดอากร (Free-zone warehouse)
อายุสัญญาเช่าปัจจุบัน	15 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 พฤศจิกายน 2575	3 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 กันยายน 2562	5 ปี โดยจะหมดอายุสัญญาเช่าวันที่ 30 ธันวาคม 2564
สิทธิในการต่ออายุสัญญาเช่า	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่	ในการต่อสัญญาเช่า บริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ต้องการเช่าต่อไปยังผู้ให้เช่า และตกลงเงื่อนไขการทำสัญญาเช่ากันใหม่

หมายเหตุ : 1. เป็นการเช่าที่ดินพร้อมอาคารคลังสินค้าบนที่ดิน

รูปภาพแสดงพื้นที่ภายในท่าเรือสหไทย



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เจรจาขยายระยะเวลาเช่าที่ดินที่บริษัทฯ ใช้ในการประกอบธุรกิจ โดยที่ดินที่อยู่ในช่วงขั้นตอนการเจรจากับเจ้าของที่ดิน หรือที่ดินที่มีการเจรจาต่อสัญญาแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

- พื้นที่หมายเลข 1: แต่เดิมหมดอายุสัญญาเช่าในปี 2562 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเจรจาเพื่อต่ออายุสัญญาออกไปจนถึง 31 ธันวาคม 2580 กับเจ้าของที่ดินเรียบร้อยแล้ว โดยปัจจุบันบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าที่ดินกับเจ้าของที่ดินแล้ว ซึ่งวันเริ่มมีผลบังคับใช้ของสัญญาคือวันที่ 1 มกราคม 2561
- พื้นที่หมายเลข 2: แต่เดิมหมดอายุสัญญาเช่าในปี 2562 และกำหนดให้ต่ออายุสัญญาเช่าได้ครั้งละ 3 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง (สิ้นสุดปี 2568)
- พื้นที่หมายเลข 3: แต่เดิมหมดอายุสัญญาเช่าในปี 2562 และกำหนดให้ต่ออายุสัญญาเช่าได้ครั้งละ 3 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง (สิ้นสุดปี 2568)
- พื้นที่หมายเลข 4: แต่เดิมหมดอายุสัญญาเช่าในปี 2562 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเจรจาเพื่อต่ออายุสัญญาออกไปจนถึง 30 พฤศจิกายน 2575 กับเจ้าของที่ดินเรียบร้อยแล้ว โดยปัจจุบันบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าที่ดินกับเจ้าของที่ดินแล้ว ซึ่งวันเริ่มมีผลบังคับใช้ของสัญญาคือวันที่ 1 มกราคม 2561
- พื้นที่หมายเลข 5: จะหมดอายุสัญญาเช่าในปี 2562 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเจรจากับเจ้าของที่ดินเพื่อขอขยายระยะเวลาสัญญาเช่าแล้ว แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ
- พื้นที่หมายเลข 6: แต่เดิมหมดอายุสัญญาเช่าในปี 2564 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเจรจาเพื่อต่ออายุสัญญาออกไปจนถึง 30 พฤศจิกายน 2575 กับผู้ให้เช่าช่วงที่ดินเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจัดทำในรูปแบบข้อตกลงในการต่ออายุสัญญาเช่า โดยปัจจุบันบริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงกับผู้ให้เช่าช่วงที่ดินแล้ว โดยเมื่อสัญญานับปัจจุบันหมดอายุลง ผู้ให้เช่าช่วงตกลงให้บริษัทฯ เช่าที่ดินต่อไปตามเงื่อนไขในบันทึกข้อตกลง

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าภายหลังการเจรจาต่อสัญญาครบถ้วนทุกแปลง ที่ดินตามหมายเลขที่ 2, 3 และ 5 จะเป็นแปลงที่มีอายุตามสัญญาเช่าน้อยที่สุด แต่บริษัทฯ ก็สามารถเจรจาต่อสัญญาเช่าที่ดินสำหรับที่ดินหมายเลขที่ 2 และ 3 กับเจ้าของที่ดินได้มาโดยตลอด นอกจากนี้ พื้นที่ที่ใช้สำหรับให้บริการล้างและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ (Container Depot) จะถูกย้ายออกไปให้บริการที่บริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด ("BCDS") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100) เมื่อมีการก่อสร้างลานให้บริการล้างและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์บนพื้นที่ของ BCDS เสร็จสิ้น โดยที่ดินดังกล่าว BCDS ซื้อเพื่อเป็นกรรมสิทธิ์ทั้งหมดตามสัญญาจะซื้อจะขายที่ดินจำนวน 36 ไร่ 2 งาน 6 ตารางวา โดยที่ดินดังกล่าวมีพื้นที่ติดกับถนนกาญจนาภิเษกอยู่ห่างจากท่าเรือสหไทยประมาณ 2.5 กิโลเมตร สำหรับที่ดินหมายเลข 2 นั้น ใช้สำหรับประกอบกิจการให้บริการท่าเทียบเรือบาร์จ ซึ่งในอดีตบริษัทฯ สามารถต่ออายุสัญญาเช่าดังกล่าวได้มาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม ในกรณีเลวร้ายที่สุดที่บริษัทฯ ไม่สามารถต่ออายุสัญญาเช่าดังกล่าวได้ บริษัทฯ สามารถย้ายการให้บริการเรือบาร์จไปที่ท่าเรือบาร์จของบริษัทฯ บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด ("BBT") ได้ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 51) ซึ่งพื้นที่ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจท่าเรือบาร์จของ BBT เป็นพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ BBT จำนวนประมาณ 14 ไร่ และพื้นที่ที่เช่าตามอายุสัญญาระยะยาว 30 ปีจำนวนประมาณ 25 ไร่ โดยพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือสหไทยโดยอยู่ห่างจากท่าเรือสหไทยประมาณ 1.9 กิโลเมตร อีกทั้งในปัจจุบัน ทีมงาน บุคลากร และเครื่องมือสำหรับการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือสหไทยใน Terminal 1 (ท่าเรือฟิดเดอร์) และ Terminal 2 (ท่าเรือบาร์จ) มีการแบ่งแยกกันอยู่แล้ว ซึ่งหากย้ายกิจกรรมบาร์จไปที่ BBT ก็จะต้องทำการย้ายบุคลากรและเครื่องมือสำหรับกิจกรรมเรือบาร์จตามไปด้วยทั้งหมดด้วย นอกจากนี้ พื้นที่การดำเนินงานของท่าเรือสหไทย ท่าเรือ BBT และ BCDS ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน โดยมีระยะห่างกันไม่เกิน 2 กิโลเมตร ดังนั้น กรณีเกิดเหตุดังกล่าวก็จะทำให้ต้นทุนในการปฏิบัติงานจะไม่แตกต่างจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้อาจมีผลกระทบด้านรายได้เนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน BBT โดยในอนาคตบริษัทฯ จะจำกัดการทำสัญญาระยะสั้นที่น้อยกว่า 3 ปี และมีนโยบายในการจัดซื้อที่ดินโดยมุ่งเน้นที่จะจัดหาที่ดินที่มีศักยภาพและสามารถนำมาพัฒนาโครงการลงทุนได้ทันที เพื่อเป็นการขยายกิจการในอนาคต

รูปภาพแสดงสถานที่ตั้งของพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทในเครือ



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Map

3.1.2 ความเสี่ยงจากการเกิดคู่แข่งรายใหม่ในอุตสาหกรรมท่าเรือ

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือพาณิชย์และบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยหากมีคู่แข่งรายใหม่เข้ามาดำเนินธุรกิจที่เหมือนกันกับบริษัทฯ จะทำให้มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นซึ่งจะมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากการแข่งขันอาจทำให้บริษัทฯ มีลูกค้าน้อยลง หรืออาจทำให้บริษัทฯ ต้องลดราคาค่าบริการ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ หรือปริมณฑลเพื่อใช้สำหรับการก่อสร้างท่าเรือมีอยู่อย่างจำกัด จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งของผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้ามาดำเนินธุรกิจดังกล่าว (Barrier to entry) นอกจากนี้บริษัทฯ พยายามสร้างความแตกต่างในการให้บริการอยู่เสมอ (Differentiate) โดยยกระดับการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อปรับปรุงและนำเสนอบริการให้กับลูกค้าตามความต้องการของลูกค้าเป็นหลักด้วยค่านิยมองค์กรที่ใส่ใจการบริการ (Service mind) เพื่อสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง พร้อมทั้งลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มความรวดเร็วในการตอบสนองแก่ลูกค้า อีกทั้งหาโอกาสในการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าหลักของบริษัทฯ ให้เข้มแข็งขึ้นอยู่ตลอดเวลา ยกตัวอย่างเช่น การร่วมลงทุนกับสายเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทฯ เช่นสายเรือ MOL ในการจัดตั้งบริษัท BBT หรือการร่วมลงทุนกับสายเรือ MSC ในการจัดตั้งบริษัท BBS เป็นต้น

3.1.3 ความเสี่ยงจากการอาจเสียกลุ่มลูกค้าสายการเดินเรือซึ่งเป็นลูกค้ากลุ่มหลัก

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือพาณิชย์ โดยลูกค้าโดยส่วนใหญ่มาจากลูกค้าที่เป็นสายการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยรายได้จากลูกค้ากลุ่มนี้คิดเป็นสัดส่วนรายได้ประมาณร้อยละ 65 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ ดังนั้น ลูกค้ากลุ่มนี้จึงมีอำนาจต่อรองกับบริษัทฯ ค่อนข้างมาก และแนวการทำธุรกิจโดยปกติในอุตสาหกรรม (Business Norm) จะไม่ทำสัญญาระยะยาว ดังนั้นบริษัทฯ จึงต้องกระจายความเสี่ยงโดยสร้างพันธมิตรกับสายเดินเรือต่างๆ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่รายใดเพียงรายเดียว โดยปัจจุบันลูกค้ากลุ่มสายการเดินเรือขนาดใหญ่ของบริษัทฯ มีประมาณ 5 สายเรือ ได้แก่ สายเรือ มิทซุย โอเอสเค ไลน์ (Mitsui O.S.K Line) สายเรือเอพีเอ็ม เมอร์ส ไลน์ (APM-Maersk Line) สายเรือเอ็มทีที ชิปปิง (MTT)

Shipping Line) สายเรือฮุนได (Hyundai Merchant Marine Line) สายเรือ MYSC (Malaysia Shipping Corporation Line) ซึ่งบริษัท จะหาลูกค้าสายเรืออื่นเพิ่มเติมอีก พร้อมทั้งบริษัท มุ่งเน้นถึงกลยุทธ์ในการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าโดยพัฒนาบริการของบริษัท ให้มีความยืดหยุ่นตรงความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มอยู่เสมอ อีกทั้งพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และขั้นตอนการดำเนินงานให้เป็นมาตรฐานสากล และเพิ่มบริการให้ครบวงจรเพื่อให้บริการของบริษัท มีความแตกต่างจากท่าเรืออื่นๆ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะทำให้ลูกค้ากลุ่มดังกล่าวมี Loyalty ต่อบริษัท นอกจากนี้บริษัท ยังมีรายได้จากลูกค้ากลุ่มผู้นำเข้าและผู้ส่งออกอีกประมาณร้อยละ 35 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท ซึ่งลูกค้ากลุ่มนี้เป็นลูกค้าที่มีการกระจายตัวจำนวนหลายราย โดยบริษัท ไม่ต้องพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่งหรือกลุ่มลูกค้าใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ

3.1.4 ความเสี่ยงจากเสถียรภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัท ได้มีการนำระบบสารสนเทศเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการลานวางตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และลดต้นทุนในการปฏิบัติงานของบริษัท โดยระบบดังกล่าวครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการรับหรือส่งมอบตู้สินค้าและระบุตำแหน่งวางตู้สินค้าในลานวางตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้น ระบบดังกล่าวถือเป็นหัวใจหลักของการปฏิบัติงานภายในท่าเรือของบริษัท หากระบบดังกล่าวเกิดความผิดพลาดหรือไม่สามารถใช้งานได้ อาจส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัท หยุดชะงัก ดังนั้นบริษัท จึงได้จัดให้มีระบบสำรองข้อมูลที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล รวมทั้งจัดให้มีการพัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบสารสนเทศของบริษัท ให้มีเสถียรภาพอยู่เสมอ

3.1.5 ความเสี่ยงจากการส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าไม่ทันตามกำหนดเวลา

การจองตู้ (Booking) โดยทั่วไปจะระบุชื่อเรือแม่ วันที่เรือเข้าและวันที่เรือออก และวันกำหนดส่งตู้สินค้าให้แก่ลูกค้า หากบริษัท ส่งมอบสินค้าไม่ทันตามกำหนดเวลา บริษัท อาจต้องมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าโดยช่องทางอื่น ซึ่งอาจกระทบต่อรายได้และกำไรของบริษัท และอาจส่งผลเสียต่อชื่อเสียงและความไว้วางใจจากลูกค้ารายอื่นๆ และทำให้เสียโอกาสทางธุรกิจในอนาคตได้ ซึ่งการส่งมอบตู้สินค้าไม่ทันเวลาเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุ เช่น การบริหารจัดการเวลาในการเทียบเรือสินค้าผิดพลาดทำให้เรือสินค้าบางส่วนต้องจอดรอเพื่อจะทำการขนสินค้าเป็นเวลานาน หรืออาจเกิดจากปัจจัยภายนอกที่บริษัท ไม่สามารถควบคุมได้เช่นเกิดความล่าช้าจากการขนส่งตู้สินค้าทางเรือบาร์จที่ท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังจะให้บริการเทียบเรือขนส่งสินค้าแบบมาก่อนได้ก่อน (First come First serve) ซึ่งทำให้การคาดการณ์เวลาในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังมาที่ท่าเรือสทไทยมีความไม่แน่นอน ทั้งนี้บริษัท ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว บริษัท จึงพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อใช้ในการบริหารจัดการลานวางตู้สินค้า เพื่อลดระยะเวลาการค้นหาตู้สินค้าเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ไปขึ้นเรือได้รวดเร็วขึ้น และมีระบบในการวางแผนการเทียบเรือขนส่งสินค้าที่มีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์เฉพาะหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ

3.1.6 ความเสี่ยงจากการต้องพึ่งพิงพนักงานปฏิบัติงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ

เนื่องจากบริษัท ประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือซึ่งต้องใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะในการปฏิบัติงาน ซึ่งบริษัท ต้องใช้เวลาในการพัฒนาทักษะพนักงานให้มีความเชี่ยวชาญสำหรับการปฏิบัติงานในท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพทำให้มีความเสี่ยงจากการที่จำนวนบุคลากรที่มีทักษะดังกล่าวไม่เพียงพอ หรืออาจถูกแย่งบุคลากรไปโดยคู่แข่งที่ประกอบกิจการท่าเรือรายอื่น ทั้งนี้บริษัท มีนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลและแรงงานสัมพันธ์เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว เช่น การพิจารณาค่าจ้างและค่าตอบแทนแก่พนักงานโดยคำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งงาน ค่าจ้างแรงงานในตลาดเมื่อเทียบกับบริษัทอื่น และมีขั้นตอนการประเมินผลงานของพนักงานอย่างเป็นระบบเพื่อให้พนักงานได้รับค่าตอบแทนเหมาะสมกับความสามารถและทักษะของพนักงานแต่ละคน นอกจากนี้บริษัท ยังมีนโยบายการพัฒนาบุคลากรซึ่งบริษัท จะให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงาน โดยเตรียมความพร้อมของบุคลากรของบริษัท ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยมีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรในทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานทุกคนของบริษัท สามารถปฏิบัติงานทดแทนกันได้

3.1.7 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุเรือบรรทุกสินค้าจากการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางเรือ

เนื่องจากบริษัท มีให้บริการการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือของบริษัท และท่าเรือแหลมฉบังโดยเรือบรรทุก ซึ่งเรือบรรทุกมีลักษณะเป็นเรือที่มีท้องเรือแบน มีความเสี่ยงที่เรือจะล่มได้ง่ายหากน้ำมีคลื่นสูงหรือมีพายุ ดังนั้นบริษัท จึงให้ความสำคัญกับการติดตามสภาพอากาศอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินความเสี่ยงดังกล่าว โดยหากมีความเสี่ยงที่น้ำจะมีคลื่นสูงหรือมีพายุ บริษัท จะสั่งให้เรือหยุดวิ่งและจอดพักข้างทางทันที ทั้งนี้บริษัท มีการจัดการกับความเสี่ยงดังกล่าวโดยการทำประกันในรูปแบบประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risk Insurance) ซึ่งจะครอบคลุมถึงความเสียหายทุกอย่างรวมถึงความเสียหายของสินค้าและความเสียหายต่อบุคคลภายนอกด้วย

3.1.8 ความเสี่ยงจากผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

เนื่องด้วยการดำเนินธุรกิจของบริษัท อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อชุมชนในละแวกใกล้เคียงกับท่าเรือของบริษัท ซึ่งได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศและเสียงในขั้นตอนการปฏิบัติงาน โดยกรณีที่ชุมชนในละแวกนั้นหรือบุคคลทั่วไป ได้รับผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท หรือกรณีที่บริษัท ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของภาครัฐ ก็อาจทำให้บริษัท เสียชื่อเสียง ถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย หรือถูกค่าปรับซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ได้

บริษัท ได้ให้ความสำคัญต่อผลกระทบจากการปฏิบัติงานเหล่านี้ของบริษัท ต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนรอบข้าง เห็นได้จากบริษัท เพิ่งมีการย้ายพื้นที่สำหรับการให้บริการนำสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (stuffing) ไปอยู่ในบริเวณที่ไม่ติดกับแหล่งชุมชน เนื่องจากขั้นตอนการนำสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์จะมีฝุ่นฟุ้งกระจายระหว่างการทำงานค่อนข้างมาก อีกทั้งบริษัท ได้ทำการติดตั้งระบบสแลนป้องกันฝุ่นโดยรอบพื้นที่ลานบรรจุใหม่ นอกจากนี้บริษัท ยังหยุดการปฏิบัติงานที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังในยามวิกาล เช่นการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อไม่ให้เกิดมลภาวะทางเสียงต่อชุมชนรอบข้าง บริษัท ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจที่มีการคำนึงถึงและมีการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างเต็มที่โดยมีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องไม่หยุดนิ่ง ซึ่งบริษัทฯ ได้รับใบรับรองอุตสาหกรรมสีเขียวระดับที่ 3 (Green Industry) จากกระทรวงอุตสาหกรรมเมื่อปี 2558 และได้รับมาตรฐาน ISO 14001:2004 (Environmental management systems) ซึ่งเป็นการรับรองว่าบริษัท มีระบบการจัดการและมีการปฏิบัติการในเรื่องการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

3.1.9 ความเสี่ยงจากการเกิดการทุจริตในการลักลอบนำเข้าสินค้าอย่างผิดกฎหมาย

บริษัท ประกอบธุรกิจซึ่งให้บริการท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าซึ่งรวมถึงการเทียบเรือขนส่งสินค้าที่มีการนำสินค้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผู้นำเข้าสินค้าอย่างผิดกฎหมายผ่านทางท่าเรือของบริษัท ซึ่งอาจเกิดจากการร่วมมือของพนักงานของบริษัท เองและสายเดินเรือหรือบุคคลภายนอกในการลักลอบนำเข้าตู้สินค้าโดยไม่ผ่านการตรวจสอบ ซึ่งบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความเสี่ยงดังกล่าวจึงมีการใช้บุคคลภายนอก (Third party) ในกระบวนการตรวจสอบสินค้าร่วมกับพนักงานของบริษัท ด้วย เช่นเจ้าหน้าที่ทอลล์ (Tally) ซึ่งตรวจเช็คหมายเลขตู้สินค้าที่นำเข้า เจ้าหน้าที่สำรวจ (Survey) ซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบการนำเข้าสินค้าและส่งออกสินค้าจากท่าเรือ นอกจากนี้บริษัทฯ มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามจุดต่างๆ ภายในท่าเรือและมีการสังเกตการณ์ (monitor) อยู่ตลอดเวลาจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อคอยสอดส่องกิจกรรมผิดปกติต่างๆ เพื่อป้องกันการนำเข้าตู้สินค้าอย่างผิดกฎหมาย นอกจากนี้ในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงานของบริษัท มีการจัดทำรายงานระยะบรรยายละเอียดต่างๆ ไว้อย่างชัดเจนเพื่อให้สามารถทำการตรวจสอบย้อนหลังได้เพื่อสืบสวนหาแหล่งที่มาของการกระทำผิดกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น

3.1.10 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุในขั้นตอนการปฏิบัติงาน

เนื่องจากการประกอบธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องมีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรขนาดใหญ่ และเครื่องจักรบางประเภทเป็นเครื่องจักรที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งต้องอาศัยความเชี่ยวชาญในการใช้งาน ซึ่งอาจมีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุในขั้นตอนการปฏิบัติงานหากพนักงานไม่ได้รับการอบรมมาอย่างเพียงพอหรือการใช้งานอย่างประมาท หรืออาจเกิดจากสภาพเครื่องมือเครื่องจักรที่ไม่พร้อมต่อการใช้งาน ซึ่งอาจสร้างความเสียหายให้แก่ความปลอดภัยของพนักงานและทรัพย์สินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการทำงานอย่างจริงจังโดยมีมาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว เช่น การกำหนดระเบียบและวิธีการทำงานที่ชัดเจนโดยแยกย่อยตามแต่ละกิจกรรมให้ครบถ้วน เพื่อให้พนักงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานให้เป็นไปตามขั้นตอนการทำงานที่ชัดเจนซึ่งสามารถลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ได้ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีขั้นตอนที่ดูแลด้านความปลอดภัยของพนักงานที่เป็นรูปธรรม เช่น มีการตรวจสอบการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันร่างกายก่อนการเข้าพื้นที่ทุกวัน ตรวจสอบแอลกอฮอล์และสารเสพติดของพนักงานและผู้รับเหมาก่อนเข้าปฏิบัติงานทุกวัน มีการจัดให้หัวหน้างานในแต่ละแผนกของฝ่ายปฏิบัติการต้องตรวจสอบพื้นที่หน้างานก่อนการเริ่มปฏิบัติงาน เป็นต้น โดยบริษัทฯ ได้มีการกำหนดจำนวนครั้งสูงสุดของการเกิดอุบัติเหตุต่อเดือนเป็นหนึ่งในตัววัดเพื่อประเมินผลงานด้วย (KPI) โดยจะควบคุมให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่า 3 ครั้งต่อเดือน ซึ่งโดยมากจะเกิดจากความประมาทในการปฏิบัติงาน

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีการตรวจเช็คสภาพเครื่องจักรตามแผนซ่อมบำรุงรักษาก่อนการเกิดเหตุ (Pre-Maintenance) อย่างต่อเนื่อง และมีการจัดอบรมเพื่อเพิ่มทักษะและความรู้ในการใช้เครื่องจักรอย่างถูกต้องทั้งจากบุคลากรภายในบริษัทฯ เองซึ่งเป็นหัวหน้างานที่มีความเชี่ยวชาญและจากบุคลากรภายนอกที่เป็นผู้ผลิตหรือจัดจำหน่ายเครื่องจักรอุปกรณ์ดังกล่าว

3.1.11 ความเสี่ยงจากการใช้ผู้รับจ้างช่วง (Subcontract)

บริษัทฯ มีการใช้บริการผู้รับจ้างช่วง (Subcontract) สำหรับการจัดหาแรงงานในท่าเรือ การขนส่งผ่านรถหัวลาก และการขนส่งผ่านเรือบาร์จ ซึ่งอาจมีความเสี่ยงจากการปฏิบัติผิดกฎหมายของผู้รับจ้างช่วงเหล่านี้หากบริษัทฯ ไม่มีการควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างช่วงให้เป็นไปตามกฎหมายที่เพียงพอ เช่น การใช้แรงงานต่างด้าว การขนส่งสินค้าโดยมีน้ำหนักเกิน เป็นต้น ซึ่งอาจกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ กระทั่งการได้สิทธิพิเศษต่างๆ ที่มีเงื่อนไขไม่ให้บริษัทฯ ทำผิดกฎหมาย เช่น เงื่อนไขการห้ามใช้แรงงานต่างด้าวจากสิทธิพิเศษด้านภาษีจาก BOI หรือกระทบกับบริษัทฯ ที่อาจต้องรับผิดชอบร่วมในการปฏิบัติผิดกฎหมายของผู้รับจ้างช่วง แล้วบริษัทฯ จึงไปเรียกร้องความเสียหายจากผู้รับจ้างช่วงต่อไปเอง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงดังกล่าว โดยบริษัทฯ มีกระบวนการคัดเลือกผู้รับจ้างช่วงที่มีความน่าเชื่อถือ โดยเป็นผู้รับจ้างช่วงที่บริษัทฯ ใช้บริการแล้วไม่มีปัญหา ในด้านความเสี่ยงของการปฏิบัติผิดกฎหมายในเรื่องแรงงานต่างด้าวของผู้รับจ้างช่วง บริษัทฯ มีขั้นตอนในการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิด เช่น มีการจัดเก็บข้อมูลของแรงงานที่เข้ามาปฏิบัติงานในท่าเรือ และก่อนเข้าปฏิบัติงานจะต้องสแกนนิ้วเพื่อเข้าในพื้นที่ มีการสุ่มตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยในด้านความเสี่ยงของการปฏิบัติผิดกฎหมายในเรื่องการขนส่งสินค้าน้ำหนักเกินของผู้รับจ้างช่วงสำหรับรถหัวลาก บริษัทฯ มีขั้นตอนการดูแลให้ไม่มีการขนส่งสินค้าน้ำหนักเกินโดยจะมีการชั่งน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ทุกใบ อีกทั้งสินค้าที่ขนส่งของบริษัทฯ จะขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งสามารถสังเกตได้อย่างชัดเจนว่ารถหัวลากจะมีการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์มากกว่า 1 ตู้หรือไม่

3.1.12 ความเสี่ยงจากการต่อใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ทำการเช่าที่ดินเพื่อประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลกับบริษัท แอควาลัม จำกัด โดยมีสัญญาเช่าที่ดินที่ได้รับการต่ออายุออกไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2580 โดยบนพื้นที่ดังกล่าว บริษัท แอควาลัม จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลตามพระราชกฤษฎีกาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งใบอนุญาตมีอายุ 10 ปี นับจากวันที่ 21 กันยายน 2552 ทั้งนี้ เนื่องจากใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นใบอนุญาตที่ติดอยู่กับที่ดิน ดังนั้น จึงถือว่าบริษัทฯ เป็นผู้ครอบครองใบอนุญาต

ดังกล่าวตามระยะเวลาของสัญญาเช่าที่ดินหรือระยะเวลาของใบอนุญาตแล้วแต่เวลาใดจะสั้นกว่า บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลได้ในปี 2562 ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถประกอบธุรกิจดังกล่าวต่อไปได้ และอาจกระทบต่อผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ในอนาคต

ทั้งนี้ กระบวนการต่อใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้น จะถูกพิจารณาโดยกระทรวงคมนาคม ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะเป็นกระบวนการต่ออายุใบอนุญาตตามปกติ โดยไม่ต้องทำการประมูลเพื่อให้ได้ใบอนุญาตฉบับใหม่รวมถึงไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะสามารถขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลได้ (โปรดพิจารณารายละเอียดใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเพิ่มเติมในส่วนที่ 4.3 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ)

3.2 ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

3.2.1 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 25

ภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้แล้ว ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่จะมีสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 25.00 คือครอบครัวรัตนศิริวิไล ซึ่งถือหุ้นส่วนหนึ่งผ่านบริษัท รัตน โฮลดิ้ง จำกัด จะถือหุ้นรวมกันในบริษัทฯ ร้อยละ 35.52 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ ภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในมิติพิเศษที่กฎหมายหรือข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น เช่น การแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ การเพิ่มทุน และการลดทุน เป็นต้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ จึงอาจมีความเสี่ยงจากการไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงที่เพียงพอเพื่อให้ผ่านมติพิเศษได้หากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ไม่เห็นด้วย นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่อีกกลุ่มหนึ่งของบริษัทฯ คือกลุ่มครอบครัวครุจิตร (ทั้งนี้ ไม่ได้เป็นกลุ่มเดียวกันกับครอบครัวรัตนศิริวิไล) ซึ่งจะถือหุ้นรวมกันในบริษัทฯ ร้อยละ 18.74 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ ภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ ดังนั้นผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่นจะมีความเสี่ยงจากการที่การควบคุมคะแนนเสียงแบบเบ็ดเสร็จในการประชุมผู้ถือหุ้นที่เข้มงวดเสี่ยงสูงมากจะขึ้นอยู่กับมโนคติของใจของผู้ถือหุ้นรายใหญ่เพียงสองกลุ่มเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส และมีการถ่วงดุลอำนาจในการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้จัดโครงสร้างการจัดการซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบไปด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และมีการกำหนดขอบเขตการดำเนินงาน และการมอบอำนาจให้แก่กรรมการและผู้บริหารอย่างชัดเจน อีกทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ซึ่งประกอบไปด้วยกรรมการตรวจสอบที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้จ้างบริษัทตรวจสอบภายในเพื่อดำเนินการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทำให้สามารถสอบทานการทำงานของบริษัทฯ ให้มีความโปร่งใสได้ดียิ่งขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการกำหนดมาตรการการทำการยากที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุมกรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง อีกทั้งยังมีการแต่งตั้งบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเข้าร่วมคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน โดยทุกท่านรับหน้าที่เป็นคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ อีกด้วย เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ และถ่วงดุลการตัดสินใจ รวมถึงพิจารณาให้ความเห็นหรืออนุมัติรายการต่างๆ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

4.ทรัพย์สินที่ใช้ในประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 รายการและมูลค่าสุทธิตามบัญชีหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมของทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท ตามที่ปรากฏในงบการเงินของบริษัทฯ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
	2559	2560		
ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน	252.65	565.93	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.1	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.1
ลานคอนกรีตสำหรับให้บริการ	293.91	303.17	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.2	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.2
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	158.97	264.49	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.3	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.3
เครื่องจักรและอุปกรณ์	17.24	33.00	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.4	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.4
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	15.26	21.62	เป็นเจ้าของ	ปลอดภาระผูกพัน
ยานพาหนะ	10.99	9.55	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.5	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.5
ครุภัณฑ์	508.16	499.32	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.6	โปรดพิจารณารายละเอียดตาม 4.1.6
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	24.58	56.11	เป็นเจ้าของ	ปลอดภาระผูกพัน
รวม	1,281.78	1,753.19		

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินถาวรของบริษัทฯ และบริษัทย่อยตามที่แสดงไว้ข้างต้นสามารถแสดงรายละเอียดตามประเภทของทรัพย์สินได้ดังนี้

4.1.1 ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดินของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท มีรายละเอียด ดังนี้

ที่ตั้ง	พื้นที่ (ไร่-งาน-วา)	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี(ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
			2559	2560		
ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ	14-0-16.6	เพื่อประกอบธุรกิจทำเทียบเรือเชิงพาณิชย์ ประเภทเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง	252.65	252.65	เป็นเจ้าของโดยบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	จดจำนองกับธนาคาร เป็นหลักประกัน วงเงิน 300.00 ล้านบาท
ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ	36-3-06	เพื่อประกอบธุรกิจซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์	-	313.28	เป็นเจ้าของโดยบริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด	ปลอดภาระผูกพัน
รวม	50-3-22.6		252.65	565.93		

4.1.2 ลานคอนกรีตสำหรับให้บริการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 ลานคอนกรีตสำหรับให้บริการของบริษัท มีรายละเอียด ดังนี้

สินทรัพย์	ที่ตั้ง	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
			2559	2560		
ลานคอนกรีตบริเวณท่าเทียบเรือ - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภोधุมพรีประแดง จังหวัดสมุทรปราการ	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	119.44	139.34	เป็นเจ้าของโดยบริษัท บนพื้นที่ที่ทำสัญญาเช่า	จดจำนองกับธนาคารเป็นหลักประกัน วงเงิน 625.79 ล้านบาท
ลานคอนกรีตบริเวณท่าเทียบเรือ - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอกบาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภोधุมพรีประแดง จังหวัดสมุทรปราการ	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	174.47	163.83	เป็นเจ้าของเฉพาะส่วนบนที่ดินเนื้อที่ 14-0-16.6 ไร่ที่เป็นเจ้าของ และมีกรรมสิทธิ์อยู่บนที่ดินเนื้อที่ 25-1-89.0 ไร่ ซึ่งมีการทำสัญญาเช่าระยะยาว 30 ปี	จดจำนองกับธนาคารเป็นหลักประกัน วงเงิน 300 ล้านบาท
รวม			293.91	303.17		

4.1.3 อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารของบริษัทมีรายละเอียด ดังนี้

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		2559	2560		
ท่าเทียบเรือ - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	2.22	1.70	เป็นเจ้าของ	จดจำนองกับธนาคารเป็นหลักประกัน วงเงิน 625.79 ล้านบาทของบริษัท และเป็นหลักประกันของ BBT วงเงิน 300 ล้านบาท
ท่าเทียบเรือ - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอกบาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	3.29	3.12	เป็นเจ้าของ	
โรงพักสินค้า - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	4.39	3.24	เป็นเจ้าของ	
โรงพักสินค้า - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอกบาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	11.21	10.65	เป็นเจ้าของ	
อาคารสำนักงานและปฏิบัติการ - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	58.74	51.30	เป็นเจ้าของ	

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		2559	2560		
อาคารสำนักงานและปฏิบัติการ - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอก บารจ เทอร์มินอล จำกัด	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	75.95	88.61	เป็นเจ้าของ	
พื้นที่เขตปลอดอากร	เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการดำเนินการด้านสินค้าสำหรับพื้นที่ปลอดอากร	3.18	105.87	เป็นเจ้าของโดยบริษัท	
รวม		158.97	264.49		

4.1.4 เครื่องจักรและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 เครื่องจักรและอุปกรณ์ของบริษัท มีรายละเอียด ดังนี้

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		2559	2560		
เรือขุดลอกหน้าท่า	เพื่อประกอบธุรกิจบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ	12.22	20.36	เป็นเจ้าของโดยบริษัท	ปลอดภาระผูกพัน
เรือลากจูง	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	-	1.68	เป็นเจ้าของโดยบริษัท	ปลอดภาระผูกพัน
รถดูดฝุ่น	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	-	1.33	เป็นเจ้าของโดยบริษัท	ปลอดภาระผูกพัน
เครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	3.20	7.87	เป็นเจ้าของ	ปลอดภาระผูกพัน
เครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอก บารจ เทอร์มินอล จำกัด	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	1.82	1.76	เป็นเจ้าของ	ปลอดภาระผูกพัน
รวม		17.24	33.00		

4.1.5 ยานพาหนะ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 ยานพาหนะของบริษัท มีรายละเอียด ดังนี้

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		2559	2560		
รถหัวลากพร้อมหาง	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	8.34	5.59	เป็นเจ้าของโดยบริษัท	ปลอดภาระผูกพัน
รถกระบะ	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	0.19	0.15	เป็นเจ้าของโดยบริษัท	ปลอดภาระผูกพัน

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		2559	2560		
รถตู้	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	0.93	0.63	เป็นเจ้าของโดยบริษัทฯ	มีการะผูกพันภายใต้สัญญาเช่าซื้อ
รถยนต์	เป็นรถประจำตำแหน่งกรรมการ	1.53	3.18	เป็นเจ้าของโดยบริษัทฯ	ปลอดการะผูกพัน
รวม		10.99	9.55		

4.1.6 เครน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 เครนของบริษัทฯ มีรายละเอียด ดังนี้

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		2559	2560		
เครนหน้าท่า (Gantry Crane)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	152.51	140.52	เป็นเจ้าของโดยบริษัทฯ	จัดจ้างกับธนาคารเป็นหลักประกัน วงเงิน 625.79 ล้านบาทของบริษัทฯ และเป็นหลักประกันของ BBT วงเงิน 300 ล้านบาท
เครนหน้าท่า (Jib Crane) - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	94.48	89.58	เป็นเจ้าของ	
เครนหน้าท่า (Jib Crane) - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	28.98	49.58	เป็นเจ้าของ	
เครนเขาสองแบบยาง (RTG)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	19.11	17.98	เป็นเจ้าของโดยบริษัทฯ	
รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	148.01	140.37	เป็นเจ้าของ	
รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	39.19	37.41	เป็นเจ้าของ	
รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Empty Stacker)	เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	25.88	23.88	เป็นเจ้าของโดยบริษัทฯ	
รวม		508.16	499.32		

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ มีรายละเอียด ดังนี้

สินทรัพย์	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)		ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
	2559	2560		
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ - ส่วนที่เป็นของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)	15.45	13.83	เป็นเจ้าของ	ปลอดภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ - ส่วนที่เป็นของบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด	0.37	0.37	เป็นเจ้าของ	ปลอดภาระผูกพัน
สิทธิการเช่าที่ดิน ซึ่งประกอบด้วย 1. สิทธิการเช่าที่ดินสำหรับการดำเนินงานท่า เทียบเรือของบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด 2. สิทธิการเช่าช่วงที่ดินสำหรับโครงการ คลังสินค้าปลอดอากร ซึ่งบริษัทฯ เช่าจากบริษัท สหไทย สตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน)	27.48	27.47	เป็นเจ้าของโดยบริษัทฯ	จดจำนองกับธนาคาร เป็น หลักประกันวงเงิน 625.79 ล้านบาท
รวม	43.31	43.08		

4.3 ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

บริษัทฯ ได้ทำการเช่าที่ดินเพื่อประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลกับบริษัท แอคทู-ลัม จำกัด โดยมีสัญญาเช่าที่ดินที่ได้รับ
การต่ออายุออกไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2580 ทั้งนี้บนพื้นที่ดังกล่าว บริษัท แอคทู-ลัม จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ
ท่าเรือเดินทะเลตามพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอัน
กระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสักของประชาชน พ.ศ. 2522 ซึ่งตราขึ้นตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับ
ที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ซึ่งใบอนุญาตมีอายุ 10 ปี นับจากวันที่ 21 กันยายน 2552 ทั้งนี้ เนื่องจากใบอนุญาตให้
ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นใบอนุญาตที่ติดอยู่กับที่ดิน ดังนั้นจึงถือว่าบริษัทฯ เป็นผู้ครอบครองใบอนุญาตดังกล่าวตาม
ระยะเวลาของสัญญาเช่าที่ดินหรือระยะเวลาของใบอนุญาตแล้วแต่เวลาใดจะสั้นกว่า โดยสำหรับกระบวนการต่อใบอนุญาตให้
ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้นจะถูกพิจารณาโดยกระทรวงคมนาคม โดยระหว่างการครอบครองใบอนุญาต ผู้รับอนุญาตหรือ
บริษัทฯ (ตามสัญญาเช่าที่ดิน) จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่แนบท้ายใบอนุญาต เช่น การจัดทำรายงานประจำเดือนและ
ประจำปีเกี่ยวกับสถิติการใช้ท่าเรือและสภาพปัจจุบันของท่าเรือเพื่อยื่นต่อกรมขนส่งทางน้ำ เป็นต้น

4.4 รายละเอียดสัญญาที่สำคัญของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัท มีสัญญาที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ดังต่อไปนี้

สรุปบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ของบริษัทฯ

บริษัทที่ได้รับการส่งเสริม	:	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (ณ ขณะนั้น บริษัทฯ ยังเป็นบริษัทจำกัด เนื่องจากยังไม่จดทะเบียนแปรสภาพบริษัทเป็นบริษัทมหาชนจำกัด)
เลขที่บัตร	:	59-0101-0-00-1-0
กิจการที่ได้รับการส่งเสริม	:	กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล ประเภท 7.1 กิจการสาธารณูปโภคและบริการพื้นฐาน
วันที่ได้รับบัตรส่งเสริม	:	19 มกราคม 2559
วันที่เริ่มมีรายได้ตามบัตรส่งเสริม	:	4 พฤษภาคม 2558
วันที่สิ้นสุดการได้สิทธิประโยชน์	:	3 พฤษภาคม 2566
สิทธิและประโยชน์ที่ได้รับ	:	<ul style="list-style-type: none"> - ตามมาตรา 25 ให้ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร - ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร - ตามมาตรา 28 ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ - ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง มีมูลค่าไม่เกิน 192,500,000 บาท ทั้งนี้ จะปรับเปลี่ยนตามจำนวนเงินลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนที่แท้จริงในวันเปิดดำเนินการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม) - ตามมาตรา 34 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
เงื่อนไขที่สำคัญของบัตรส่งเสริม	:	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ยินยอมให้ช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการซึ่งเป็นคนต่างด้าวที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาในประเทศเพื่อประโยชน์แก่กิจการที่ได้รับการส่งเสริมนั้นไปประกอบอาชีพหรือปฏิบัติหน้าที่อื่นใดนอกเหนือขอบเขตหน้าที่ของตำแหน่งที่ได้รับอนุมัติ และเมื่อช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการผู้ใดพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าว ต้องแจ้งให้สำนักงานทราบภายใน 15 วัน นับจากวันที่ผู้นั้นพ้นจากตำแหน่ง - จะต้องเร่งรัดฝึกอบรม และสนับสนุนคนไทยให้สามารถปฏิบัติงานตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริมแทนช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการซึ่งเป็นคนต่างด้าวภายในเวลาที่กำหนด - จะต้องใช้เครื่องจักรที่ได้อนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าเฉพาะในกิจการตามบัตรส่งเสริม

	<ul style="list-style-type: none"> - เครื่องจักรที่ใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมต้องเป็นเครื่องจักรใหม่ซึ่งได้รับยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องนำเข้าภายในวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 - จะต้องเพิ่มทุนจดทะเบียนอีกไม่น้อยกว่า 50,000,000 บาท รวมทุนจดทะเบียนเดิมเป็นไม่น้อยกว่า 170,000,000 บาท และจะต้องเรียกชำระเต็มมูลค่าหุ้นก่อนเปิดดำเนินการ - ขนาดของกิจการมีกำลังการผลิตสำหรับ ขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ปีละประมาณ 1,073,280 ทีอียู และขนถ่ายสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 2,080,000 ตัน - จะต้องมีการลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ไม่น้อยกว่า 1,000,000 บาท - บุคคลผู้มีสัญชาติไทยจะต้องถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน - จะต้องทำบัญชีรายรับ – รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่นไม่ว่าจะได้รับการส่งเสริมหรือไม่ก็ตาม เพื่อประโยชน์ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล - จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือ ISO 14000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการ - จะต้องตั้งสถานประกอบการในท้องที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยสถานที่ตั้งสถานประกอบการต้องไม่อยู่ในเขตหวงห้ามตามประกาศผังเมืองรวมของจังหวัด และต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้องด้วย ทั้งนี้ ภายในระยะเวลา 15 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการ จะย้ายสถานประกอบการไปตั้งในท้องที่อื่นมิได้ - การหยุดดำเนินการเป็นระยะเวลาเกินกว่า 2 เดือน ต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงาน - จะต้องไม่ใช่แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม
--	---

สรุปบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ของ BBT

บริษัทที่ได้รับการส่งเสริม	:	บริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด
เลขที่บัตร	:	59-1642-0-00-1-0
กิจการที่ได้รับการส่งเสริม	:	กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล ประเภท 7.1 กิจการสาธารณูปโภคและบริการพื้นฐาน
วันที่ได้รับบัตรส่งเสริม	:	11 ตุลาคม 2559
วันที่เริ่มมีรายได้ตามบัตรส่งเสริม	:	11 ตุลาคม 2559
วันที่สิ้นสุดการได้สิทธิประโยชน์	:	10 ตุลาคม 2567
สิทธิและประโยชน์ที่ได้รับ	:	<ul style="list-style-type: none"> - ตามมาตรา 25 ให้ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร - ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร - ตามมาตรา 28 ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ - ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง มีมูลค่าไม่เกิน

		<p>447,040,000 บาท ทั้งนี้ จะปรับเปลี่ยนตามจำนวนเงินลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนที่แท้จริงในวันเปิดดำเนินการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตามมาตรา 34 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
เงื่อนไขที่สำคัญของบัตรส่งเสริม	:	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ยินยอมให้ช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการซึ่งเป็นคนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาในประเทศเพื่อประโยชน์แก่กิจการที่ได้รับการส่งเสริมนั้นไปประกอบอาชีพหรือปฏิบัติหน้าที่อื่นใดนอกเหนือขอบเขตหน้าที่ของตำแหน่งที่ได้รับอนุมัติ และเมื่อช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการผู้ใดพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าว ต้องแจ้งให้สำนักงานทราบภายใน 15 วัน นับจากวันที่ผู้นั้นพ้นจากตำแหน่ง - จะต้องเร่งรัดฝึกอบรม และสนับสนุนคนไทยให้สามารถปฏิบัติงานตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริมแทนช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการซึ่งเป็นคนต่างด้าวภายในเวลาที่กำหนด - จะต้องใช้เครื่องจักรที่ได้อนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าเฉพาะในกิจการตามบัตรส่งเสริม - เครื่องจักรที่ใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมต้องเป็นเครื่องจักรใหม่ซึ่งได้รับยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 15 มิถุนายน 2562 - จะต้องมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 175,000,000 บาท และจะต้องเรียกชำระเต็มมูลค่าหุ้นก่อนเปิดดำเนินการ - ขนาดของกิจการมีกำลังการผลิตสำหรับ ขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ปีละประมาณ 224,640 ที่อียู - จะต้องมีการลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ไม่น้อยกว่า 1,000,000 บาท - บุคคลผู้มีสัญชาติไทยจะต้องถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน - จะต้องทำบัญชีรายรับ – รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่นไม่ว่าจะได้รับการส่งเสริมหรือไม่ก็ตาม เพื่อประโยชน์ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล - จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือ ISO 14000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการ - จะต้องตั้งสถานประกอบการในท้องที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยสถานที่ตั้งสถานประกอบการต้องไม่อยู่ในเขตหวงห้ามตามประกาศผังเมืองรวมของจังหวัด และต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้องด้วย ทั้งนี้ ภายในระยะเวลา 15 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการ จะย้ายสถานประกอบการไปตั้งในท้องที่อื่นมิได้ - การหยุดดำเนินการเป็นระยะเวลาเกินกว่า 2 เดือน ต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงาน - จะต้องไม่ใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม

สรุปบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ของ BBS

บริษัทที่ได้รับการส่งเสริม	:	บริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด
เลขที่บัตร	:	60-1313-1-00-1-0
กิจการที่ได้รับการส่งเสริม	:	กิจการขนส่งทางเรือ ประเภท 7.3.3. กิจการขนส่งทางเรือ
วันที่ได้รับบัตรส่งเสริม	:	30 ตุลาคม 2560
วันที่เริ่มมีรายได้ตามบัตรส่งเสริม	:	30 ตุลาคม 2560
วันที่สิ้นสุดการได้สิทธิประโยชน์	:	29 ตุลาคม 2568

สิทธิและประโยชน์ที่ได้รับ	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตามมาตรา 25 ให้ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร - ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร - ตามมาตรา 28 ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ สำหรับเครื่องจักรที่ผลิตตั้งแต่ปี 2549 - ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น วรรคสี่ ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ - ตามมาตรา 34 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น - ตามมาตรา 37 ให้ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้
เงื่อนไขที่สำคัญของบัตรส่งเสริม	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่ยินยอมให้ช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการซึ่งเป็นคนต่างด้าวที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาในประเทศเพื่อประโยชน์แก่กิจการที่ได้รับการส่งเสริมนั้นไปประกอบอาชีพหรือปฏิบัติหน้าที่อื่นใดนอกเหนือขอบเขตหน้าที่ของตำแหน่งที่ได้รับอนุมัติ และเมื่อช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการผู้ใดพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าว ต้องแจ้งให้สำนักงานทราบภายใน 15 วัน นับจากวันที่ผู้นั้นพ้นจากตำแหน่ง - จะต้องเร่งรัดฝึกอบรม และสนับสนุนคนไทยให้สามารถปฏิบัติงานตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริมแทนช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการซึ่งเป็นคนต่างด้าวภายในเวลาที่กำหนด - จะต้องใช้ที่ดินที่ได้รับอนุญาตเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเท่านั้น - กรณีที่มีการค้าประกันเครื่องจักร จะต้องจัดส่งเอกสารรายการเครื่องจักรที่ขอยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าตามแบบ วิธีการ และเงื่อนไขที่สำนักงานกำหนดให้แก่สำนักงาน เพื่อให้ได้รับการอนุมัติภายใน 1 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการนำเข้า เมื่อพ้นกำหนด 1 ปีแล้วคณะกรรมการจะเพิ่มถอนสิทธิและประโยชน์ในการยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้ามาและยังอยู่ในระหว่างการใช้หนังสือค้าประกันของธนาคารเป็นประกันอากรขาเข้า - จะต้องใช้เครื่องจักรที่ได้อนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าเฉพาะในกิจการตามบัตรส่งเสริม - การนำเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น ต้องนำเข้ามาเพื่อใช้ในการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการทดสอบที่เกี่ยวข้องจะต้องใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเท่านั้น และจะต้องดำเนินการตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนด ตามมาตรา 30 และ 30/1 - เครื่องจักรที่ใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมต้องเป็นเครื่องจักรใหม่ซึ่งได้รับยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องนำเข้าภายในวันที่ 20 พฤษภาคม 2563 - จะต้องมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 25,000,000 บาท และจะต้องเรียกชำระเต็มมูลค่าหุ้นก่อนเปิดดำเนินการ - ขนาดของกิจการมี จะต้องมีเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 2 ลำ

	<ul style="list-style-type: none"> - จะต้องมีการลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ไม่น้อยกว่า 1,000,000 บาท - บุคคลผู้มีสัญชาติไทยจะต้องถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของทุนจดทะเบียน - จะต้องทำบัญชีรายรับ – รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่นไม่ว่าจะได้รับการส่งเสริมหรือไม่ก็ตาม เพื่อประโยชน์ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล - จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือ ISO 14000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการ - จะต้องจัดให้มีและใช้ระบบป้องกัน ควบคุมมิให้เกิดมิให้เกิดผลเสียหายต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อยู่ใกล้เคียง โดยได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง - จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง - การหยุดดำเนินการเป็นระยะเวลาเกินกว่า 2 เดือน ต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงาน - จะต้องอำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ - กรรมวิธีการผลิตหรือการบริการ จะต้องเป็นไปตามโครงการที่เสนอและได้รับการอนุมัติ - จะต้องไม่ใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม
--	--

สรุปสัญญาร่วมลงทุนในบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาร่วมลงทุนกับบริษัท เอ็ม โอ แอล ไลน์สเนอร์ จำกัด ร่วมกันจัดตั้งบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด โดยมีทุนจดทะเบียน 175,000,000 บาท (จำนวน 175,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1,000 บาท) ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด สัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	:	1. บริษัท เอ็ม โอ แอล ไลน์สเนอร์ จำกัด (“MOL”) ในฐานะผู้ร่วมลงทุน 2. บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (“บริษัทฯ”) ในฐานะผู้ร่วมลงทุน (ณ ขณะนั้น บริษัทฯ ยังเป็นบริษัทจำกัด เนื่องจากยังไม่จดทะเบียนแปรสภาพบริษัทเป็นบริษัทมหาชนจำกัด)
วัตถุประสงค์ของการทำสัญญา	:	จัดตั้งบริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด (“BBT”) เพื่อให้บริการท่าเรือบาร์จและบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งท่าเรือจะตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เขตสมุทรปราการ
รายละเอียดทุนจดทะเบียนและสัดส่วนการลงทุน	:	ทุนจดทะเบียน 175,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 175,000 หุ้น หุ้นละ 1,000 บาท โดยมีสัดส่วนการลงทุนของผู้ร่วมลงทุนแต่ละกลุ่มดังนี้ 1. ผู้ร่วมลงทุนกลุ่ม MOL ลงทุนร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด 2. ผู้ร่วมลงทุนกลุ่มบริษัทฯ ลงทุนร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
การโอนหุ้นให้บุคคลอื่น	:	ผู้ร่วมลงทุนอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิในการซื้อหุ้นก่อนตามราคาและเงื่อนไขเดียวกับที่จะขายให้กับบุคคลอื่น (Right of First Refusal)
จำนวนกรรมการ	:	คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 4 ท่าน โดยผู้ลงทุนแต่ละกลุ่มเสนอชื่อกรรมการได้ 2 ท่าน โดยคณะกรรมการเป็นผู้เลือกประธานคณะกรรมการ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามประกอบด้วยกรรมการที่เสนอชื่อโดยบริษัทฯ 1 ท่านร่วมลงลายมือชื่อกับกรรมการที่เสนอชื่อโดย MOL 1 ท่าน พร้อมประทับตราบริษัท
การประชุมคณะกรรมการ	:	การครบองค์ประชุมต้องประกอบไปด้วยคณะกรรมการมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดโดยมีกรรมการที่เป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายอย่างน้อย 1 ท่าน การลงคะแนนเสียงใช้เสียงข้างมาก หากคะแนนเสียงเท่ากัน ประธานคณะกรรมการไม่มีสิทธิลงคะแนนเสียงชี้ขาด ยกเว้นเรื่องบางเรื่องซึ่งต้องได้รับเสียงเป็นเอกฉันท์ (Unanimous vote) โดยเรื่องบางเรื่องดังกล่าว เป็นดังนี้ 1. เพิ่มทุนหรือลดทุน หรือ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิหรือหนังสือรับรองบริษัท

	<p>2. การเลิกกิจการ</p> <p>3. การปรับโครงสร้างกิจการ การควบกิจการ การรวมกิจการกับกิจการอื่น หรือ การได้มาซึ่งบริษัทย่อยหรือหุ้นในบริษัทอื่น ห้างหุ้นส่วนอื่น กิจการอื่น</p> <p>4. การออกและจัดสรรหุ้นของบริษัท หุ้นกู้แปลงสภาพ หุ้นกู้</p> <p>5. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้สอบบัญชีของบริษัท</p> <p>6. การอนุมัติแผนธุรกิจและงบประมาณประจำปี</p> <p>7. การขายสินทรัพย์ของบริษัททั้งหมดหรือในส่วนที่สำคัญนอกเหนือไปจากการกระทำที่เป็นธุรกิจปกติ</p> <p>8. การได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่ามากกว่า 1,000,000 บาทนอกเหนือไปจากการกระทำที่เป็นธุรกิจปกติ</p> <p>9. การได้มาหรือการลงทุนในบริษัทอื่นหรือธุรกิจอื่นหรือการจัดตั้งบริษัทย่อย</p> <p>10. การเปลี่ยนแปลงลักษณะการดำเนินธุรกิจ การทำธุรกิจใหม่ การหยุดการทำธุรกิจบางส่วน หรือการพัฒนาสายผลิตภัณฑ์ใหม่ นอกเหนือไปจากการให้บริการทำเทียบเรือ</p> <p>11. การทำสัญญาเช่าที่มีอายุมากกว่า 7 ปี</p> <p>12. การให้การค้ำประกันที่นอกเหนือจากปกติธุรกิจ รวมถึงการจำนองหรือการประกันอื่นๆ เพื่อค้ำประกันเงินกู้หรือวงเงินกู้</p> <p>13. การเริ่ม การยอมความ หรือการยกเลิกดีฟ้องร้องที่มีมูลค่ามากกว่า 1,000,000 บาท</p>
ฝ่ายบริหาร	: การแต่งตั้งฝ่ายบริหารจะต้องได้รับการเห็นชอบร่วมกันของทั้งผู้ถือหุ้นทั้งสองกลุ่ม
นโยบายการจ่ายเงินปันผล	: การจ่ายเงินปันผลจะถูกนำเสนอโดยคณะกรรมการบริษัทโดยจ่ายจากกำไรสุทธิของปีหลังจากหักการกันสำรองที่จำเป็นต่างๆ ตามความเหมาะสม
กฎหมายที่ใช้บังคับ	: กฎหมายไทย

สรุปสัญญาร่วมลงทุนในบริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2559 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาร่วมลงทุนกับบริษัท โกลบอล ไทย ดีโป จำกัด และ บริษัท เซาธ์อีสต์เอเชียเมดล็อก โลจิสติกส์ พีทีอี จำกัด ซึ่งทั้ง 2 บริษัท เป็นบริษัทในเครือของสายเรือ Mediterranean Shipping Company หรือ MSC โดยร่วมกันจัดตั้งบริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด โดยมีทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท (จำนวน 50,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท) ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด สัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

คู่สัญญา	: <ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท โกลบอล ไทย ดีโป จำกัด ("GTD") ในฐานะผู้ร่วมลงทุนกลุ่มเอ 2. บริษัท เซาธ์อีสต์เอเชียเมดล็อก โลจิสติกส์ พีทีอี จำกัด ("Medlog SEA") ในฐานะผู้ร่วมลงทุนกลุ่มเอ 3. บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด ("บริษัทฯ") ในฐานะผู้ร่วมลงทุนกลุ่มบี (ณ ขณะนั้น บริษัทฯ ยังเป็นบริษัทจำกัด เนื่องจากยังไม่จดทะเบียนแปรสภาพบริษัทเป็นบริษัทมหาชนจำกัด)
วัตถุประสงค์ของการทำสัญญา	: จัดตั้งบริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด ("BBS") เพื่อให้บริการขนส่งด้วยเรือบาร์จระหว่างกรุงเทพฯ และแหลมฉบัง
รายละเอียดทุนจดทะเบียนและสัดส่วนการลงทุน	: <p>ทุนจดทะเบียน 30,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 300,000 หุ้น หุ้นละ 100 บาท โดยมีสัดส่วนการลงทุนของผู้ร่วมลงทุนแต่ละกลุ่มดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ร่วมลงทุนกลุ่มเอลงทุนร้อยละ 60 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดโดยแบ่งเป็นการลงทุนโดย <ul style="list-style-type: none"> - GTD ลงทุนร้อยละ 30 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด - Medlog SEA ลงทุนร้อยละ 30 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด 2. ผู้ร่วมลงทุนกลุ่มบีซึ่งคือบริษัทฯ ลงทุนร้อยละ 40 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

การเพิ่มทุนใน อนาคต	:	หากมีการเพิ่มทุนในอนาคต ผู้ถือหุ้นแต่ละกลุ่มจะได้สิทธิซื้อหุ้นดังกล่าวก่อน (Pre-emptive right) โดยมีสิทธิตามสัดส่วนการถือหุ้นในปัจจุบันในขณะนั้นใน BBS
การโอนหุ้นให้บุคคลอื่น	:	ผู้ร่วมลงทุนอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิในการซื้อหุ้นก่อนตามราคาและเงื่อนไขเดียวกับที่จะขายให้กับบุคคลอื่น (Right of First Refusal)
การประชุมผู้ถือหุ้น	:	<p>การครบองค์ประชุมต้องประกอบด้วยผู้ถือหุ้นจากกลุ่มเอและกลุ่มบี การลงคะแนนเสียงโดยใช้เสียงข้างมาก ยกเว้นเรื่องที่สงวนไว้ (Reserved Matters) ซึ่งต้องได้รับเสียงเป็นเอกฉันท์ (Unanimous vote) โดยเรื่องที่สงวนไว้ เป็นดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การลดทุน 2. การเพิ่มทุน 3. การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ 4. การควบกิจการ การรวมกิจการ การเลิกกิจการ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในสถานะขององค์กรหรือบริษัท 5. การเลิกกิจการหรือการชำระบัญชี 6. โอนธุรกิจหรือสินทรัพย์ของ BBS ในส่วนที่มีนัยสำคัญ 7. การสำรองกำไร การประกาศจ่ายเงินปันผลนอกเหนือจากการจ่ายตามนโยบายการ จ่ายเงินปันผลของบริษัท 8. การเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของธุรกิจหลักของบริษัท 9. การกระทำใดๆ ที่ไม่เป็นไปตามปกติธุรกิจ 10. ให้การค้ำประกันกับบุคคลอื่น 11. การจำนองสินทรัพย์ของบริษัท 12. การทำสัญญากู้ยืมเงินนอกเหนือไปจากที่ได้รับอนุมัติตามแผนธุรกิจ 13. ปลดปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทอื่นหรือบุคคลอื่น
จำนวนกรรมการ	:	คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมดไม่เกิน 5 ท่าน โดยผู้ลงทุนกลุ่มเอซึ่งถือหุ้นรวมกันร้อยละ 60 สามารถเสนอกรรมการได้ 3 ท่าน ผู้ถือหุ้นกลุ่มบีซึ่งคือบริษัทฯ สามารถเสนอชื่อกรรมการได้ 2 ท่าน โดยผู้ถือหุ้นเอเป็นผู้เลือกประธานคณะกรรมการ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามคือกรรมการ 2 ท่านร่วมกันลงลายมือชื่อพร้อมประทับตราบริษัทโดยอย่างน้อย 1 ท่านต้องเป็นกรรมการที่เสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มบี
การประชุม คณะกรรมการ	:	<p>การครบองค์ประชุมต้องประกอบไปด้วยคณะกรรมการอย่างน้อย 3 ท่าน โดยต้องมีอย่างน้อย 1 ท่านที่เป็นกรรมการที่ถูกเสนอชื่อโดย Medlog SEA และ 1 ท่านที่เป็นกรรมการที่ถูกเสนอชื่อโดยบริษัทฯ การลงคะแนนเสียงใช้เสียงข้างมาก หากคะแนนเสียงเท่ากัน ประธานคณะกรรมการไม่มีสิทธิลงคะแนนเสียงชี้ขาด ยกเว้นเรื่องบางเรื่องซึ่งต้องได้รับเสียงเป็นเอกฉันท์ (Unanimous vote) โดยเรื่องบางเรื่องดังกล่าว เป็นดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. อนุมัติแผนประจำปีและงบประมาณประจำปี 2. อนุมัติการโอนหุ้น 3. ค้ำประกันบริษัทอื่นหรือบุคคลอื่น 4. การจำนองสินทรัพย์ของบริษัท 5. การกู้ยืมหรือการให้กู้ยืมเงิน 6. การทำรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ 7. การโอนธุรกิจหรือการให้ผู้บริหารเข้าไปบริหารร่วมในธุรกิจอื่นกับบุคคลอื่น 8. ร่วมลงทุนหรือจัดตั้งบริษัทย่อย หรือมีส่วนร่วมในธุรกิจที่ดำเนินกิจการโดยบุคคลอื่น 9. การแต่งตั้งหรือการปลดพนักงานในระดับผู้จัดการขึ้นไป 10. การจัดตั้งสาขาหรือสำนักงานย่อย

	<p>11. การเริ่มต้นธุรกิจใหม่หรือการเปลี่ยนแปลงในสายธุรกิจที่สำคัญ</p> <p>12. การเข้าทำธุรกิจที่ไม่ได้ระบุในสัญญาร่วมลงทุน</p> <p>13. การเซ็นสัญญาระยะยาวหรือสัญญาที่มีนัยสำคัญ</p> <p>14. เรื่องที่เกี่ยวกับคดีความที่สำคัญ</p> <p>15. การจัดตั้งหรือการเลิกดำเนินธุรกิจ</p> <p>16. การอนุมัติแผนประจำปีทางด้านการตลาดและการปฏิบัติงาน</p> <p>17. การตัดสินใจในแผนเกี่ยวกับการขยาย การตัดทอน การระงับธุรกิจของบริษัท รวมถึงการได้มาหรือการจำหน่ายไปและการทำสัญญาซึ่งมีมูลค่ามากกว่า 1,000,000 ต่อปี</p> <p>18. การตัดสินใจเกี่ยวกับการขยายเครดิตสำหรับมูลค่าเกิน 1,000,000 บาทซึ่งนอกเหนือจากการทำตามปกติธุรกิจของ BBS</p> <p>19. การตัดสินใจในการซื้อหรือการจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของ BBS ที่มีมูลค่าแต่ละรายการหรือรวมกันเกิน 1,000,000 บาท</p> <p>20. การตัดสินใจในการให้หลักประกันในเงินกู้</p> <p>21. การตัดสินใจในการให้เงินกู้ หรือ การรับรองภาระผูกพันใดๆ หรือ การค้ำประกันในมูลค่าที่เกิน 1,000,000 บาท</p> <p>22. การตัดสินใจในการเข้าทำการแก้ไขหรือยกเลิกสัญญาใดๆ ซึ่งมีมูลค่าสัญญามากกว่า 1,000,000 บาท</p> <p>23. การอนุมัติการเปิดสมุดบัญชีและแต่งตั้งผู้มีอำนาจการลงนามของสมุดบัญชี</p> <p>24. การกำหนดแผนสำหรับการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญในโครงสร้างองค์กรหรือโครงสร้างทางกฎหมายของ BBS</p>
นโยบายการจ่ายเงินปันผล	: จ่ายเงินปันผลร้อยละ 100 ของกำไรสุทธิของปีหลังจากหักการกันสำรองที่จำเป็นต่างๆ ตามความเหมาะสม
เหตุการณ์ Deadlock	: <p>เหตุการณ์ Deadlock เกิดขึ้นเมื่อไม่สามารถลงมติเกี่ยวกับเรื่องที่สงวนไว้ได้สำเร็จจากการประชุมคณะกรรมการหรือการประชุมผู้ถือหุ้น 3 ครั้งติดต่อกัน ในการนี้ ให้จัดประชุมผู้ถือหุ้นอีกครั้งภายในอย่างน้อย 14 วันนับจากวันที่เกิดเหตุการณ์ Deadlock โดยหากการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวยังไม่สามารถแก้ไขเหตุการณ์ Deadlock ได้ ให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งดำเนินการดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ส่งหนังสือแจ้งเหตุการณ์ Deadlock เป็นลายลักษณ์อักษรไปที่คู่สัญญาอีกฝ่ายเพื่อขอเจรจาในการแก้ไขเหตุการณ์ Deadlock ในระยะเวลา 90 วัน 2. หากครบ 90 วันแล้ว เหตุการณ์ Deadlock ยังไม่ถูกแก้ไข คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง (“ผู้ถือหุ้นกลุ่มแรก”) สามารถแจ้งคำเสนอซื้อหุ้นทั้งหมดที่คู่สัญญาอีกฝ่าย (“ผู้ถือหุ้นอีกกลุ่มหนึ่ง”) เป็นเจ้าของ เป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 30 วัน ไปที่ผู้ถือหุ้นอีกกลุ่มหนึ่งในราคาเสนอซื้อที่กำหนด (“ราคาเสนอซื้อ”) ตามส่วนได้เสียในกิจการที่ผู้ถือหุ้นอีกกลุ่มหนึ่งเป็นเจ้าของ คู่สัญญาที่ได้รับหนังสือแจ้งดังกล่าวมีทางเลือก (Option) ในการขายส่วนได้เสียของตนเองที่ราคาที่เสนอซื้อ หรือซื้อส่วนได้เสียทั้งหมดของผู้ถือหุ้นกลุ่มแรกที่ราคาเสนอซื้อตามสัดส่วนของส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นกลุ่มแรก
กฎหมายที่ใช้บังคับ	: กฎหมายไทย

4.5 ประกันธุรกิจและการประกันภัยทรัพย์สินใช้ในการประกอบธุรกิจ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีการทำสัญญาประกันภัยสำหรับคุ้มครองความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจและสินทรัพย์ของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดการประกันภัยที่สำคัญ ดังนี้

1. การประกันภัยเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง (รถยกตู้คอนเทนเนอร์ รถแทรกเตอร์ และรถหางลาก)

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 1 พฤษภาคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยความเสียหายของรถยกตู้คอนเทนเนอร์ รถแทรกเตอร์ และรถหางลากโดยมีสถานที่เอาประกันภัยคือที่บริเวณพื้นที่ทำการของบริษัทฯ ที่ จ. สมุทรปราการ และที่ จ. ชลบุรี
จำนวนเงินเอาประกันภัย	220.59 ล้านบาท
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด และ/หรือ บริษัทในเครือ

2. การประกันภัยเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง (รถโฟล์คลิฟท์)

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 1 พฤษภาคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยความเสียหายของรถโฟล์คลิฟท์ โดยมีสถานที่เอาประกันภัยคือที่บริเวณพื้นที่ทำการของบริษัทฯ ที่ จ. สมุทรปราการ และที่ จ. ชลบุรี
จำนวนเงินเอาประกันภัย	5.40 ล้านบาท
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด และ/หรือ บริษัทในเครือ และ/หรือ บริษัทให้เช่าเครื่องมือและเครื่องจักร

3. การประกันภัยเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง (ปั้นจั่น)

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	8 มกราคม 2560 ถึง 8 มกราคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยความเสียหายของเครื่อซึ่งประกอบไปด้วย Gantry Crane และ Cargo Crane รวมถึง Harbour Mobile Crane บนพื้นที่ดำเนินงานของบริษัทฯ ที่ จ. สมุทรปราการ
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
จำนวนเงินเอาประกันภัย	182.03 ล้านบาท

4. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 30 เมษายน 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยความเสียหายของเรือของบริษัทฯ ประเภท Dredging Supporting และ Tub boat โดยมีสถานที่เอาประกันภัยคือที่บริเวณพื้นที่ทำการของบริษัทฯ
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
จำนวนเงินเอาประกันภัย	11.74 ล้านบาท

5. การประกันความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน (คลังสินค้า สินค้า และตู้คอนเทนเนอร์)

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 1 พฤษภาคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครองและจำนวนเงินเอาประกันภัย	<p>ประกันภัยความเสี่ยงทรัพย์สิน โดยมีรายละเอียดสินทรัพย์และจำนวนเงินเอาประกันภัยดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สิ่งปลูกสร้างบริเวณที่ทำการของบริษัทฯ ที่ จ. สมุทรปราการ รวมถึงสินค้าภายในอาคารคลังสินค้า และตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าในตู้ที่อยู่ภายนอกอาคาร โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 520.00 ล้านบาท 2. สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงตู้คอนเทนเนอร์ที่ จ. ชลบุรี โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 206.00 ล้านบาท <p>ประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 67.03 ล้านบาท</p>
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด และ/หรือ บริษัทในเครือ

6. การประกันความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน (คลังสินค้าปลอดอากร)

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	11 พฤษภาคม 2560 ถึง 11 พฤษภาคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยความเสียหายของคลังสินค้าปลอดอากรของบริษัทฯ ที่ จ. สมุทรปราการ
จำนวนเงินเอาประกันภัย	100.00 ล้านบาท
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด

7. การประกันภัยเงินทดแทนแรงงาน

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 1 พฤษภาคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	<p>ประกันภัยเงินทดแทนแรงงาน สำหรับเจ้าหน้าที่คลังสินค้าจำนวน 48 คน โดยมีสถานที่เอาประกันภัยคือที่บริเวณพื้นที่ทำการของบริษัทฯ ที่ จ. สมุทรปราการ และที่ จ. ชลบุรี</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประกันภัยจะไม่คุ้มครองความรับผิดของนายจ้างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าทดแทนแรงงานที่ออกโดยกระทรวงแรงงานและสวัสดิการ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในขณะที่ลูกจ้างได้รับบาดเจ็บ 2. ประกันภัยจะคุ้มครองความรับผิดของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยจำกัดจำนวนเงินค่าทดแทนไม่เกิน 10.00 ล้านบาทต่ออุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วยแต่ละครั้ง และตลอดระยะเวลาประกันภัย
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด และ/หรือ บริษัทในเครือ
จำนวนรวมยอดเงินเดือนค่าจ้างและค่าล่วงเวลา	10.66 ล้านบาทต่อเดือน

8. การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด(มหาชน)
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 30 เมษายน 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก ซึ่งมีรายละเอียดการเอาประกันดังนี้ 1. ประกันภัยจะคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจ และเกิดขึ้นภายในหรือมีสาเหตุจากการใช้สถานที่ประกอบการของบริษัทฯ ที่เอาประกันภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยรวม 10.00 ล้านบาท 2. ประกันภัยจะไม่คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้าง ซึ่งทำงานประจำ ณ สถานที่ประกอบการ ในขณะที่ออกไปปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจภายนอกสถานที่ประกอบการ
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัดและ/หรือ บริษัทในเครือ

9. การประกันภัยคุ้มครองสินค้านอกท่าเรือ

ผู้ทำประกัน	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
บริษัทผู้รับประกันภัย	บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาให้ความคุ้มครอง	1 พฤษภาคม 2560 ถึง 1 พฤษภาคม 2561
ประเภทการให้ความคุ้มครอง	ประกันภัยสำหรับสินค้าทั่วไปที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการว่าจ้างให้เป็นผู้ขนส่งและดูแลรักษาระหว่างการขนส่งโดยยานพาหนะของผู้เอาประกันภัย โดยสินค้าจะต้องมีบรรจุภัณฑ์เป็นไปตามมาตรฐาน และอาจเข้าหรือไม่เข้าตู้คอนเทนเนอร์ก็ได้
ผู้เอาประกันภัย	บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด
จำนวนเงินจำกัดรวม	20.00 ล้านบาท โดยมีจำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องหรืออุบัติเหตุแต่ละครั้ง หรือความรับผิดต่อหนึ่งยานพาหนะจำนวน 5.00 ล้านบาท

4.6 นโยบายการลงทุนและบริหารงานในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (“กลุ่มบริษัท”) และบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการเติบโตทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องและเอื้อประโยชน์ (Synergy) ต่อการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ดังนี้

1. บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนในโครงการที่คาดว่าจะได้รับอัตราผลตอบแทนของโครงการ (Internal Rate of Return) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10.00 รวมทั้งโครงการที่ให้ผลตอบแทนทางการเงินอื่น ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ สำหรับการลงทุนในโครงการอื่นที่บริษัทฯ ซื้อมาจากผู้ที่พัฒนาโครงการนั้น ผลตอบแทนจากการลงทุนดังกล่าวที่บริษัทฯ จะได้รับนั้นอาจเปลี่ยนแปลงลดลงจากอัตราผลตอบแทนข้างต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับมูลค่าเงินลงทุนที่บริษัทฯ ซื้อมาเป็นปัจจัยสำคัญ
2. บริษัทฯ ลงทุนในโครงการที่มีรายได้ตามสัญญาของกลุ่มสัญญาที่มีความน่าเชื่อถือ
3. บริษัทฯ ลงทุนในโครงการที่สามารถจัดหาทรัพยากรหลักได้ในต้นทุนและคุณภาพที่สมเหตุสมผลและสามารถจัดให้มีการบำรุงรักษาภายในระยะเวลาที่เหมาะสม
4. บริษัทฯ ลงทุนในโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

5. บริษัทฯ เป็นผู้พัฒนาโครงการด้วยตัวเองในกรณีที่โครงการที่จะลงทุนมีขนาดของการลงทุนเหมาะสมกับศักยภาพของบริษัทฯ
6. ในกรณีเป็นโครงการที่บริษัทฯ ร่วมทุนกับผู้อื่น บริษัทฯ มีนโยบายในการเลือกลงทุนในโครงการที่มีศักยภาพและผู้ร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวต้องมีนโยบายการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการควบคุมหรือกำหนดนโยบายการบริหาร ตลอดจนส่งตัวแทนเข้าร่วมเป็นกรรมการตามสัดส่วนการถือหุ้นและตามข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) โดยกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทฯ มีหน้าที่ออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทร่วมตามแนวทางหรือมติที่คณะกรรมการหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัติไว้ ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดกรอบอำนาจในการใช้ดุลยพินิจของตัวแทนของบริษัทฯ อย่างชัดเจน และตัวแทนเหล่านั้นต้องรายงานฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เหล่านั้นทุกเดือนในการประชุมคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถติดตามผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของกิจการที่บริษัทฯ ได้ลงทุนไปอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดของเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการและผู้บริหารในกลุ่มบริษัทฯ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งสามารถใช้ดุลยพินิจและออกเสียงในการประชุมของกลุ่มบริษัทได้ในเรื่องการบริหารจัดการทั่วไป แต่ในกรณีเรื่องสำคัญคณะกรรมการและผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจของตนมิได้ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เสียก่อน โดยเรื่องสำคัญดังกล่าวมีดังนี้

1. การพิจารณาเกี่ยวกับการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศรายการที่เกี่ยวข้องกัน
2. การพิจารณาเกี่ยวกับการทำรายการได้มาหรือจำหน่ายไป ซึ่งทรัพย์สินตามประกาศได้มาหรือจำหน่ายไป การกระทำใด ๆ ที่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยไม่ว่าทอดใด ลดลงร้อยละ 10.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทย่อย และการเลิกกิจการของบริษัทย่อย เป็นต้น

5.ข้อพิพาททางกฎหมาย

-ไม่มี-

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญ

6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	: บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	: PORT
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107560000192
กลุ่มอุตสาหกรรม	: บริการ
หมวดธุรกิจ	: ให้บริการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์และบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ทุนจดทะเบียน	: 230,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ จำนวน 460,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.5 บาท
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	: 230,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ จำนวน 460,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.5 บาท
ที่ตั้งบริษัท	: สำนักงานใหญ่ เลขที่ 51/1 หมู่ที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130 สำนักงานสาขา (1) เลขที่ 79 หมู่ที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130 สำนักงานสาขา (2) เลขที่ 210/5 หมู่ที่ 12 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 สำนักงานสาขา (3) เลขที่ 40, 40/2 หมู่ที่ 4 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130
เว็บไซต์	: http://www.sahathaiterminal.com
บุคคลอ้างอิง	
นายทะเบียนหลักทรัพย์	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 ชั้น 14 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2009-9000
ผู้สอบบัญชี	: นายนิรันดร์ จูระมงคล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 8593 บริษัท แกรนท์ ธอนตัน จำกัด 87/1 อาคารแคปิตอล ทาวเวอร์ ชั้น 18 แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2205-8222

นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	สัดส่วน การถือหุ้น	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)
บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นโดยตรง				
1.	บริษัท บางกอก บาร์จ เทอร์มินอล จำกัด สำนักงานใหญ่ เลขที่ 8/8 หมู่ 8, ถนนปู่เจ้าสมิง พราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130	ธุรกิจท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์	51	175.00

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	สัดส่วนการถือหุ้น	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)
	โทรศัพท์ 0-2386-8188 โทรสาร 0-2386-8189			
2.	บริษัท บางกอก คอนเทนเนอร์ เดโป เซอร์วิส จำกัด สำนักงานใหญ่ เลขที่ 51/1 หมู่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130	ธุรกิจซ่อมแซม ทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์	100	170.00
3.	บริษัท บางกอก ทรัคกิ้ง เซอร์วิส จำกัด สำนักงานใหญ่ เลขที่ 51/1 หมู่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130	ธุรกิจขนส่งทางบก	100	1.00
บริษัทรวมที่บริษัทถือหุ้นโดยตรง				
4.	บริษัท บางกอก บาร์จ เซอร์วิส จำกัด สำนักงานใหญ่ เลขที่ 51/1 หมู่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130	ธุรกิจขนส่งทางเรือ	30	30.00

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัท อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทที่ถือหุ้น โดยผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทดังต่อไปนี้

บริษัท	ความสัมพันธ์	ลักษณะธุรกิจ
บริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด	กลุ่มรัตนศิริวิไลเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า
บริษัท เค2 แพลมมบัง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	กลุ่มรัตนศิริวิไลเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	โกดังสินค้าสำหรับจำหน่ายหรือให้เช่ากับธุรกิจอื่น
บริษัท สหไทย พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	เป็นบริษัทย่อยของบริษัท สหไทยสตีลไพพ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีผู้ถือหุ้นสูงสุด (Ultimate Shareholder) คือกลุ่มรัตนศิริวิไล และกลุ่มครุจิตรเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	โกดังสินค้าสำหรับจำหน่ายหรือให้เช่า และให้บริการก่อสร้างโครงสร้างเหล็กเพื่อทำเป็นอาคาร โรงงาน
บริษัท เคอาร์ซี พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	เป็นบริษัทย่อยของ บริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งมีผู้ถือหุ้นสูงสุด (Ultimate Shareholder) คือกลุ่มครุจิตร เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	กิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์
บริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด	กลุ่มครุจิตรเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	การเช่าและการดำเนินการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์

อย่างไรก็ตาม บริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด ให้บริการขนส่งสินค้าให้กับธุรกิจของกลุ่มรัตนศิริวิไลเท่านั้น โดยการขนส่งของบริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด เป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อเป็นหลัก ในขณะที่บริการขนส่งของบริษัทจะเป็นการให้บริการลากตู้คอนเทนเนอร์โดยรถหัวลาก จึงถือว่าไม่เป็นการแข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อความโปร่งใสในการดำเนินงานและป้องกันการประกอบธุรกิจที่แข่งขันกัน บริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด จึงได้มีการทำหนังสือยืนยันไม่แข่งขันกับบริษัทฯ โดยตกลงจะไม่ดำเนินธุรกิจใดๆ ที่จะเป็นการแข่งขันกับบริษัทฯ ตลอดระยะเวลาที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ และ/หรือกรรมการ และ/หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท คิว.เอ. โลจิสติกส์ จำกัด ยังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และ/หรือกรรมการ และ/หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

ในส่วนของบริษัท เค 2 แหลมบง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และ บริษัท สหไทย พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ทั้ง 2 บริษัทมีให้บริการเช่าโกดังสินค้าในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งอยู่คนละพื้นที่และอยู่ไกลกับโกดังเก็บสินค้าของบริษัทฯ ทั้งนี้ เนื่องจาก บริการโกดังเก็บสินค้าของบริษัทฯ เป็นบริการเสริมสำหรับสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่บริการท่าเทียบเรือของบริษัทฯ ดังนั้น โกดังเก็บสินค้าของบริษัทฯ จะอยู่ในบริเวณหรือบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือสหไทย จึงไม่ถือว่าธุรกิจของทั้ง 2 บริษัท เป็นธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ

บริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด ในปัจจุบันไม่ได้ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์แล้ว โดยปัจจุบันกิจกรรมทางธุรกิจหลักเหลือแต่การให้เช่าทรัพย์สิน ในส่วนของบริษัท เคอาร์ซี พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของบริษัท เคอาร์ซี โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเพิ่งเริ่มจัดตั้งเมื่อเดือนกรกฎาคม 2559 ปัจจุบันยังไม่ได้ดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ

นอกจากนั้น บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นกลุ่มอื่นที่สามารถควบคุมอำนาจผู้ถือหุ้นกลุ่มรัตนศิริวิไลและครุจิตรได้ อีกทั้งผู้ถือหุ้นกลุ่มรัตนศิริวิไลและผู้ถือหุ้นกลุ่มครุจิตรไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ดังนั้นผู้ถือหุ้นทั้ง 2 กลุ่มดังกล่าวจึงสามารถควบคุมอำนาจกันเอง และบริษัทฯ มีการแต่งตั้งกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านจากจำนวนกรรมการทั้งหมด 9 ท่าน ซึ่งมีความรู้ความสามารถและมีความเป็นอิสระตามคุณสมบัติของสำนักงาน กสท. ในการตรวจสอบอำนาจในคณะกรรมการบริษัทฯ

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทอื่นที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่เป็นกลุ่มเดียวกัน ในลักษณะของการซื้อขายสินค้า การให้บริการระหว่างกัน และการเช่าสินทรัพย์ระหว่างกัน เช่น การให้บริการท่าเทียบเรือและบริการขนส่งสินค้า การเช่าที่ดิน หรือการซื้อวัสดุก่อสร้าง โดยสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ใน ส่วนที่ 2. หัวข้อที่ 12. รายการระหว่างกัน